X kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 2)
z dnia 29 listopada 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 2)

29 listopada 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat działań podjętych w celu zakończenia kryzysu związanego z protestem firm transportowych na granicy polsko-ukraińskiej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Jabłoński** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zewnętrznych wraz ze współpracownikami, **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Michał Klawinowski** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", **Piotr Prudzyński** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami oraz **Tomasz Borkowski** i **Rafał Mekler** przedstawiciele organizatorów protestu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam panów ministrów oraz zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat działań podjętych w celu zakończenia kryzysu związanego z protestem firm transportowych na granicy polsko-ukraińskiej. Informację przedstawiają: minister infrastruktury oraz minister spraw zagranicznych.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Na początku pragnę przywitać pana ministra Rafała Webera, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Serdecznie witam przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli, pana Michała Klawinowskiego.

Witam przedstawicieli strony społecznej. Witam pana Zdzisława Szczerbaciuka, prezesa zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji. Serdecznie witam pana Jana Buczka, prezesa ZMPD. Serdecznie witam pana Macieja Wrońskiego, prezesa Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska". Witam pana Andrzeja Bogdanowicza, dyrektora generalnego OZPTD. Witam pana Piotra Mikiela, dyrektora Departamentu Transportu ZMPD. Serdecznie witam pana Piotra Prudzyńskiego, wiceprzewodniczącego OZPTD. Nie wiem, czy dotarł pan Piotr Litwiński, prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Nie widzę pana prezesa. Ze względów zdrowotnych nie dotarł. Z tego miejsca serdecznie pozdrawiamy. Witam pana Jacka Sokoła, przedstawiciela organizatorów protestu, oraz pana Tomasza Borkowskiego, również przedstawiciela organizatorów protestu. Witam bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, to niezwykle ważny temat. Od wielu tygodni protest tli się na granicy Polski i Ukrainy. Protest ten przybiera coraz ostrzejsze formy. Wczoraj dotarły do nas informacje dotyczące zablokowania możliwości przemieszczania się w miastach przygranicznych, co w oczywisty sposób wpływa na życie mieszkańców i na to, w jaki sposób mogą realizować swoje zobowiązania. Sytuacja ta dotyczy również wielu firm

w całej Polsce, ponieważ nasze relacje gospodarcze z Ukrainą są niezwykle bliskie, intensywne. Wymiana handlowa pomiędzy firmami polskimi a ukraińskimi jest coraz większa. To oznacza, że każdy dzień problemów na granicy powoduje również turbulencje gospodarcze w wielu firmach niezwiązanych z branżą transportową, ale mających silne relacje gospodarcze z firmami z Ukrainy. Branża transportowa, która była i jest naszym towarem eksportowym na rynki europejskie, dodatkowo dotknięta kryzysem gospodarczym, z którym borykamy się jako państwo, również została dotknięta konsekwencjami sytuacji, która ma miejsca na granicy.

W związku z tym prezydium Komisji Infrastruktury postanowiło w trybie pilnym zwołać posiedzenie poświęcone tym właśnie zagadnieniom, zapraszając do przedstawienia informacji ministra infrastruktury oraz ministra spraw zagranicznych. Myślę, że na początku poproszę pana… Jest pytanie. Proszę.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

W porządku obrad mamy napisane: przedstawia minister infrastruktury oraz minister spraw zagranicznych, ale, jak słyszałem, pan przewodniczący nie przywitał nikogo z MSZ. Czy nie mamy przedstawiciela MSZ?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przedstawicielem zgłoszonym na posiedzenie Komisji jest pan sekretarz stanu Paweł Jabłoński wraz ze współpracownikami, ale nie ma pana ministra. To oczywiście jest odnotowane. Mam nadzieję, że pan minister dotrze w trakcie posiedzenia Komisji, ale nie będziemy na pana ministra czekać. Jeżeli pan minister nie pojawi się na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, to w ramach uprawnień i upoważnień, które posiada prezydium Komisji, będziemy informować o tej sprawie pana marszałka, tak aby zachować powagę Wysokiej Izby i Wysokiej Komisji. Panie pośle, czy te wyjaśnienia są wystarczające? Dziękuję bardzo.

Oddaję głos panu ministrowi Rafałowi Weberowi. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie informacji. Dziękuję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo przedstawiciele branży transportu drogowego, protest, który rozpoczął się 6 listopada br. na trzech przejściach granicznych, dotyczy dwóch elementów. Protestujący jasno przedstawiają swoje oczekiwania.

Jeden element, jedno oczekiwanie to zmiany w systemie powrotów pojazdów na pusto z Ukrainy do Polski. Na wiosnę tego roku Ukraina wprowadziła elektroniczny system kolejkowania, który faktycznie powoduje duże utrudnienia w powrocie pojazdów, które, niezaładowane, wracają z pracy transportowej z Ukrainy. Oczekiwanie polskich przewoźników jest takie, aby na dwóch przejściach granicznych zwolnić z obowiązku rejestracji tych pojazdów wtedy, gdy wracają na pusto z Ukrainy do Polski. Jedno przejście graniczne, w województwie lubelskim, to Zosin–Uściług. Drugie przejście graniczne, w województwie podkarpackim, to Malhowice–Niżankowice.

W toku rozmów, które odbywają się od tamtego czasu, a chcę zapewnić Wysoką Komisję, że każdego dnia w różnych formatach przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, jak i innych ministerstw, wojewodów, którzy w terenie zarządzają tym kryzysem, to znaczy robią wszystko, aby ten protest miał jak najmniejsze oddziaływanie zarówno na mieszkańców tych miejscowości, jak i na kierowców… Te rozmowy odbywają się codziennie. W toku rozmów ze stroną ukraińską przedstawiane były propozycje zastępcze, m.in. stworzenie osobnego strumienia do rejestracji pojazdów w ukraińskim systemie e-kolejkowania i otwarcie kolejnego przejścia granicznego, które służyłoby do powrotu pojazdów na pusto, przejścia granicznego w Dołhobyczowie.

Te propozycje – protestujący przewoźnicy mówią to bardzo głośno – nie wystarczyły do tego, żeby zawiesić protest. Nie wystarczyły do tego, aby zakończyć protest. W tej sferze przewoźnicy jednoznacznie deklarują przed ukraińskim rządem, że oczekują zdjęcia obowiązku rejestracji w systemie eKolejki pojazdów powracających na pusto z dwóch przejść granicznych: Zosin–Uściług, a także Niżankowice–Malhowice czy od strony polskiej – przejścia Malhowice–Niżankowice.

Drugi element, który jest mocno stawiany przez przewoźników, to powrót do zezwoleń, które musieli okazywać przewoźnicy z Ukrainy. Obowiązek ten został zdjęty decyzją Unii Europejskiej, która w czerwcu 2022 r. podpisała umowę z Ukrainą, na podstawie której ukraińscy przewoźnicy mogą przemieszczać się bez obowiązku okazania na granicy zezwolenia drogowego w relacjach dwustronnych, czyli Ukraina–Polska, ale także Ukraina – każdy inny kraj UE, jak również tranzytem przez Polskę. To tzw. umowa liberalizująca transport drogowy między UE a Ukrainą. To jest ten drugi postulat, oczekiwanie, które jest stawiane przez polskich przewoźników protestujących na przejściach granicznych.

Szanowni państwo, oba postulaty są więc do zrealizowania nie przez polski rząd – mówię o zrealizowaniu w sposób bezpośredni – bo ani decyzja o tym, aby przywrócić zezwolenia, ani decyzja o tym, aby zawiesić elektroniczną kolejkę na dwóch przejściach granicznych, nie należy do polskiego rządu. Należy bezpośrednio do UE, a także do rządu ukraińskiego.

Ze swojej strony czynimy starania, aby obie kwestie zostały poważnie potraktowane zarówno przez rząd Ukrainy, jak i przez UE. W ciągu tego okresu – powiem wprost – odbyła się niezliczona ilość spotkań, rozmów w różnych formatach i spotkań bezpośrednich, które były organizowane chociażby przez ministra Andrzeja Adamczyka na przejściu granicznym w Dorohusku 15 listopada. Wtedy to na zaproszenie pana ministra odbyło się spotkanie trójstronne. Był wysoki przedstawiciel Komisji Europejskiej. Nie mógł wtedy przyjechać wicepremier Ukrainy. Ukrainę reprezentował wiceminister infrastruktury. Nasza polska delegacja była reprezentowana przez pana ministra Andrzeja Adamczyka. W ostatnim czasie takich spotkań, ale też rozmów nieformalnych, odbyło się bardzo wiele. Polski rząd bardzo mocno pracuje nad tym, aby w jednej i drugiej sprawie te oczekiwania były poważnie potraktowane.

Nawet dzisiaj odbywają się rozmowy w Warszawie z przedstawicielami ministerstwa transportu Ukrainy, jeżeli chodzi o system e-kolejkowania, a po naszej aktywności, po aktywności pana ministra Andrzeja Adamczyka temat ten został dołączony do agendy na najbliższej radzie ministrów transportu UE, która odbędzie się 4 grudnia br., czyli w poniedziałek. Wystosowaliśmy oficjalne pismo do prezydencji hiszpańskiej, która zarządza agendą, która będzie realizowana 4 grudnia. Hiszpanie zgodzili się na to, aby ten punkt został omówiony w porządku obrad. Poparły nas w tym Węgry i Słowacja.

Mówiąc o opisaniu problemu czy opisaniu skutków liberalizacji umowy transportowej między UE a Ukrainą, musimy podejść do tego tematu szerzej. To również jest przeze mnie podnoszone na każdym spotkaniu z przewoźnikami. Tak jak w przypadku zboża musimy po prostu szukać sojuszników, czyli musimy wskazywać skutki tej umowy w odniesieniu nie tylko do polskich przewoźników, ale również do przewoźników z państw graniczących z Ukrainą, takich jak Słowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria, albo do przewoźników z państw nadbałtyckich. Również tam odsłuchy, przynajmniej od transportowców, są takie, że liberalizacja przepisów i zniesienie obowiązku posiadania zezwoleń odbiło się na litewskim rynku transportowym.

Nasz wniosek poparły więc Węgry i Słowacja. Mam nadzieję, że w toku dyskusji, która odbędzie się w najbliższy poniedziałek na posiedzeniu rady ministrów transportu UE, ten temat zostanie podniesiony również przez inne kraje.

Szanowni państwo, tak to wygląda, oczywiście w dużym skrócie. Mogę bardzo precyzyjnie, niemalże co do dnia, podać liczbę spotkań, rozmów z przewoźnikami, jak i z przedstawicielami KE, z przedstawicielami ukraińskiego rządu. Konkluzja jest taka, że te aktywności są cały czas realizowane. Postulaty protestującego środowiska są natomiast niezmienne i bardzo sztywne. Chcę powiedzieć, że są niezmienne i bardzo sztywne. Oczekiwanie, jeżeli chodzi o eKolejkę, jest takie: zdjęcie z obowiązku rejestracji w tym systemie pojazdów wracających na pusto na dwóch przejściach granicznych: Zosin–Uściług, a także Malhowice–Niżankowice. Drugi element to rewizja, zmiana umowy między UE a Ukrainą i powrót do stosowania zezwoleń w transporcie międzynarodowym przez przewoźników z Ukrainy.

Szanowni państwo, tak wygląda sytuacja na dzisiaj. Tak jak powiedziałem, wojewodowie na Podkarpaciu i Lubelszczyźnie robią wszystko, żeby protest miał jak najmniejsze

konsekwencje dla mieszkańców tych części województwa lubelskiego czy podkarpackiego. Przygotowywane są również chociażby ciepłe posiłki czy inne racje żywnościowe dla kierowców oczekujących na wyjazd z Polski.

Chcę jasno podkreślić, że mimo tego, co pojawiało się w mediach, przewozy humanitarne, przewozy militarne nie są blokowane. Nie są blokowane przewozy żywej zwierzyny. Nie są blokowane wyjazdy ADR-ów, a także żywności szybko psującej się. Kiedy były z tym małe problemy ze względu na trudności w dojeździe do przejścia granicznego, wtedy takie pojazdy były przez Policję konwojowane do samego przejścia granicznego w Korczowej, aby zgodnie z tym, co zostało zgłoszone przez samych protestujących, protest nie dotyczył pojazdów, które są z protestu wyłączone. Pojawiały się więc nieprawdziwe informacje medialne, jakoby blokada dotyczyła tych właśnie pojazdów. Jeżeli były chwilowe problemy, podkreślam, chwilowe, to od razu były rozwiązywane i poprzez wojewódzki zespół zarządzania kryzysowego na Podkarpaciu zapadały decyzje, aby te pojazdy były przez Policję konwojowane do samego przejścia granicznego w Korczowej, aby mogły płynnie opuścić terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jestem oczywiście do dyspozycji, jeżeli chodzi o pytania, a zapewne takie będą. Dziś o godz. 10:00 pan minister Alvin Gajadhur spotyka się z przewoźnikami, aby ten temat omówić, aby znaleźć rozwiązanie tej sytuacji. Mam nadzieję, że wspólnymi siłami będziemy zmierzać do rozwiązania, zbliżać się do niego, a sytuacja, jeżeli chodzi o dojazd do granicy polsko-ukraińskiej, zostanie uspokojona, ruch będzie płynny i będzie wyglądał tak jak przed protestem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za przekazaną informację.

Pragnę państwa poinformować, że próbowaliśmy skontaktować się z panem ministrem Jabłońskim, który jest wyznaczony do reprezentowania Ministerstwa Spraw Zagranicznych podczas posiedzenia naszej Komisji, ale pan minister wyłączył telefon. Nie wiem, czy obawiał się tego spotkania, czy to jakieś inne problemy. Będziemy to wyjaśniać.

Szanowni państwo, w toku uzgodnień w prezydium podjęliśmy decyzję, iż z uwagi na to, że jest to niesłychanie ważny problem społeczny, gospodarczy, który dotyka całej rzeszy polskich firm, o zabranie głosu w pierwszej kolejności poprosimy stronę społeczną, przedstawicieli organizacji pracodawców, przedstawicieli protestujących, a w dalszej kolejności głos zabiorą posłowie.

W związku z tym bardzo proszę w kolejności zgłoszeń. Pierwszy zgłosił się pan prezes Buczek. Panie prezesie, bardzo proszę o zabranie głosu.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Mam jednak prośbę do pana przewodniczącego o udzielenie głosu jednemu z przedstawicieli protestujących, który chciał zrobić tylko ad vocem, małe wyjaśnienie wypowiedzi pana ministra Webera. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, bardzo proszę.

Przedstawiciel organizatorów protestu Tomasz Borkowski:

Tomek Borkowski, przewodniczący strajku w Korczowej.

Chciałem sprostować słowa pana przewodniczącego. Strajku nie zaostrzyliśmy w ostatnich dniach. Dodatkowe utrudnienia w Przemyślu są spowodowane przez ukraińskich kierowców, którzy stoją w kolejce. To nie jest nasz protest. My tylko blokujemy granicę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, i oddaję głos panu prezesowi.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Dziękuję.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowny panie ministrze, rzeczywiście jest to wyjątkowo trudna sytuacja, bo w bezpośrednim klinczu od wielu tygodni są zablokowani i protestujący, i kierowcy, którzy zmierzają do granicy zarówno od strony polskiej, jak i od strony ukraińskiej. Dobrze się stało, że dziś mamy okazję o tym rozmawiać. To jest pierwsza od wielu miesięcy szansa na formalną rozmowę w tej sprawie na poziomie Komisji Infrastruktury, w parlamencie.

Przez ostatnie miesiące nie było żadnych realnych efektów jakichkolwiek działań ze strony rządu zarówno polskiego, jak i ukraińskiego, żeby móc zmienić tę sytuację na tyle, żeby nie doszło do akcji protestacyjnej, albo, jeżeli już do niej doszło, żeby można było jak najszybciej przekonać protestujących i podjąć działania w celu naprawy tej sytuacji. Z przykrością stwierdzam, że efektywnych działań nie było.

Jako środowisko przewoźników jesteśmy reprezentowani w wielu organizacjach. W Polsce jest ok. 40 aktywnych organizacji. Żeby móc zunifikować nasz pogląd czy stanowisko wobec niektórych problemów, postanowiliśmy spotykać się w bardzo ważnych sprawach na stworzonym przez nas samych Forum Transportu Drogowego. Nasze ostatnie spotkanie miało miejsce 25 października. Wówczas zrozpaczeni sytuacją polityczną w naszym kraju i brakiem zainteresowania funkcjonującego jeszcze rządu naszymi problemami postanowiliśmy usiąść i przygotować nowe zagadnienia, nowe tematy dla nowego rządu. Udało nam się wypracować siedem głównych tematów do przekazania nowemu ministrowi. Wydawało mi się, że dziś uroczyście przekażę to nowemu ministrowi, panu Gajadhurowi, ale jak zauważyłem, nie ma go na dzisiejszym posiedzeniu.

Poinformuję państwa tylko o tym, że spośród siedmiu punktów punkt pierwszy – pozwolę sobie zacytować – to „podjęcie na forum UE działań zmierzających do wyrównania konkurencyjności pomiędzy przewoźnikami unijnymi a ukraińskimi i mołdawskimi m.in. poprzez przywrócenie systemu zezwoleń drogowych dla przewoźników tych państw, nieprzedłużanie umów między UE i Ukrainą oraz Mołdawią w sprawie transportu drogowego towarów oraz usprawnienie odpraw granicznych na przejściach polsko-ukraińskich”.

Nie będę czytał kolejnych punktów, ponieważ nie chciałbym zakłócać dyskusji, która powinna koncentrować się tylko i wyłącznie na najważniejszym problemie, czyli na akcji protestacyjnej, która odbywa się w chwili obecnej. Dlatego też pozwolę sobie przekazać ten materiał panu przewodniczącemu, ale już po mojej wypowiedzi.

Szanowni państwo, oczywiście nie jesteśmy zaskoczeni faktem, że dzisiaj determinacja przewoźników sięga już zenitu i że zdesperowani sami postanowili wziąć sprawy w swoje ręce. Przyznam szczerze, że postulaty, którymi się posługują, są również naszymi postulatami, z którymi niejednokrotnie zwracaliśmy się do przedstawicieli naszego rządu z prośbą o ich rozwiązanie. Niestety za każdym razem uzyskiwaliśmy informację, że, tak jak powiedział pan minister, te tematy nie są w polu możliwości, nie są rozwiązywalne na poziomie naszego rządu. Sorry, ale nie mamy innej możliwości. Jeżeli trzeba te tematy rozwiązywać, to właśnie nasz rząd musi rozwiązywać te tematy w Brukseli czy w Kijowie.

Od dość długiego czasu, nawet jeżeli w przypadku protestujących przewoźników doprowadzono do jakiegoś porozumienia, strona ukraińska dosyć szybko zrywała te porozumienia, nie stosowała się do uzgodnionych zasad, co wywołało kolejne frustracje. Również brak efektywnego działania ze strony naszego rządu doprowadzał do synergii tych nastrojów; po raz kolejny powracali. Dziś są na granicy chyba już po raz czwarty z rzędu. Rząd ukraiński bardzo skutecznie wprowadza kolejne obostrzenia i utrudnienia dla polskich przewoźników, natomiast Polska nie jest w stanie ani we własnym zakresie, ani we współpracy z UE doprowadzić do wycofania się Ukraińców z niektórych bardzo szkodliwych rozwiązań, takich jak chociażby elektroniczna kolejka, albo do wprowadzenia jakiegoś przepisu po naszej stronie, który zmusiłby Ukraińców do refleksji i wycofania się ze swoich postaw.

Jeżeli chodzi o drugi problem, a mianowicie o liberalizację wjazdu dla ukraińskich przewoźników, dobrze to rozumiemy i pomimo naszych wielkich obaw nie protestowaliśmy, gdy KE wprowadziła takie zasady w chwili rozpoczęcia czy kilka miesięcy po rozpoczęciu wojny. Rozumieliśmy, że jest to sprawa arcyważna dla państwa ukraińskiego,

które, zaatakowane, musi mieć możliwość uzupełnienia materiałów, dóbr czy towarów humanitarnych. Nie protestowaliśmy. Zgłaszaliśmy swoje uwagi, ale nie protestowaliśmy. Naszemu rządowi zgłaszaliśmy natomiast uwagę – już wiele miesięcy przed upłynięciem terminu, bo umowa była podpisana tylko na rok – że należy przeprowadzić rewizję umowy i starać się poszukiwać sojuszników wśród innych państw, po to żeby tę umowę powstrzymać albo skorygować jej brzmienie, bo to, co ukraińscy przewoźnicy wyprawiają na europejskim rynku, a przede wszystkim na naszym rynku, bo tutaj jest im o wiele, wiele łatwiej niż na rynkach państw Europy Zachodniej, było dla nas karygodne.

Czujemy się zawiedzeni i wręcz zmanipulowani informacjami, które do nas docierały. Kiedy dowiedzieliśmy się, że Polska niestety nie miała siły sprawczej, żeby w jakikolwiek sposób powstrzymać ogólną postawę wyrażoną na posiedzeniu Rady Europejskiej z udziałem ministrów transportu, przyjęliśmy to ze zrozumieniem, ale kiedy dowiedzieliśmy się, że polski rząd nie wniósł żadnych uwag do…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

To nieprawda.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę o spokój.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Przepraszam, panie ministrze, dowiedzieliśmy się, że polski rząd nie wniósł żadnych uwag do rewizji umowy i że polski przedstawiciel również podpisał się pod umową. Przyznacie państwo, że odczuwamy to jak daleko idącą manipulację i czujemy się oszukani.

Proszę państwa, dzisiaj sytuacja jest naprawdę krytyczna. I wczoraj, i dziś rozmawialiśmy z przedstawicielami protestujących przewoźników. Są tak zdeterminowani, że nie zamierzają opuścić swoich miejsc, tym bardziej że czas protestu mają zgłoszony do lutego. Nie wierzymy w to, żeby na poziomie polskiego Ministerstwa Infrastruktury i ministerstwa Ukrainy cokolwiek można byłoby zrobić. Nie wierzymy również w to, że na poziomie ministrów można zbudować do środy… Pan minister powiedział: „Mam nadzieję, że ten temat zyska poparcie innych krajów”. Tak nie można.

Myślę, że do 4 grudnia jest jeszcze kilka dni i to poparcie trzeba uzyskiwać w bilateralnych rozmowach z przedstawicielami innych państw. Trzeba posługiwać się naszymi argumentami. Trzeba posługiwać się całą wiedzą w tym zakresie, żeby przekonać do powstrzymania działania tej umowy, żeby ją skorygować, żeby postawić Ukraińców na właściwych torach, jeżeli chodzi o działanie na naszym terenie.

Zadanie do wykonania na dziś jest natomiast jedynie na poziomie premiera i pana prezydenta. Uważam, że pan prezydent powinien natychmiast zwołać Radę Gabinetową, przywołać do porządku wszystkich swoich ministrów, żeby znaleźli czas na pracę nad tym tematem. Dzisiejsze spotkanie jest świadectwem tego, że temat ten nie leży w polu zainteresowania ministrów, którzy otrzymali teki z rąk pana prezydenta. Myślę, że pan prezydent w tym momencie już przejął… W naszej ocenie jest głównym odpowiedzialnym za ten stan rzeczy i powinien natychmiast podjąć działania na najwyższym szczeblu. Zwołanie Rady Gabinetowej to jest zadanie na dziś. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Pan minister Rafał Weber prosi o krótkie ad vocem. Panie ministrze, proszę. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Krótkie ad vocem, bo muszę sprostować dwie bardzo istotne rzeczy, żeby na tym posiedzeniu Komisji nie zostały bez odpowiedzi.

Nie jest prawdą, że pod umową podpisał się którykolwiek z członków rządu. Ani minister infrastruktury, ani żaden inny minister nie podpisał się pod umową między UE a Ukrainą, ponieważ, tak jak powiedziałem, to UE zawarła tę umowę. Nie jest prawdą, szanowni państwo, że po powzięciu informacji o tym, jak ona wygląda, nie reagowaliśmy.

Pierwsza propozycja UE była taka, aby umowa była zawarta na okres w zasadzie bezterminowy, na czas trwania wojny na Ukrainie. Ile będzie trwała wojna na Ukrainie?

Tutaj jest duży znak zapytania. Nawet jeżeli zostanie wygaszona, formalnie cały czas przecież będzie istnieć. Nasza reakcja spowodowała, że termin obowiązywania umowy został określony. To też powiedziałem w swoim wystąpieniu. To UE podpisała tę umowę. Nie ma pod nią podpisu żadnego ministra polskiego rządu ani innego ministra państw UE. To po naszej reakcji ta umowa ma charakter terminowy, a nie bezterminowy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, dziękuję za informację.

Jest oczywiste, że pod umowami między UE a innymi państwami podpisują się przedstawiciele UE, a nie ministrowie. Zrozumiałem pana prezesa raczej tak, że nie było działań wyprzedzających, i pan minister trochę to potwierdził. Dopiero kiedy pojawiła się pierwsza wersja umowy, gdzie był zapis, o którym powiedział pan minister, że jest to umowa bezterminowa, zostały podjęte działania. Tak rozumiem wyjaśnienia pana ministra i zarzut, który postawił pan prezes.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

To skrót myślowy, za który przepraszam. Oczywiście miałem na myśli to, że ministrowie podpisują się prawdopodobnie pod protokołem, na podstawie którego umowa została sporządzona.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Protokołu też nie było.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, to jest bardzo poważny temat, tak że spróbujmy podchodzić do tego bardzo poważnie.

Witam pana ministra Pawła Jabłońskiego, przedstawiciela Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Panie ministrze, dziękuję za to, że był pan uprzejmy jednak do nas dotrzeć. Czy na tym etapie pan minister również chciałby przedstawić informację dotyczącą działań ministra spraw zagranicznych w tym zakresie?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zewnętrznych Paweł Jabłoński:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Najmocniej przepraszam za opóźnienie. Byłem na posiedzeniu plenarnym. Chciałem wysłuchać wystąpienia przedstawicielki komitetu obywatelskiego inicjatywy ustawodawczej, przedstawicielki pielęgniarek, stąd to opóźnienie, za co przepraszam. Ta sprawa też jest ważna.

Tę sprawę prowadzi z ramienia polskiego rządu przede wszystkim Ministerstwo Infrastruktury. Ministerstwo Spraw Zagranicznych pełni rolę uzupełniającą. Mogę jedynie potwierdzić, że cały czas toczą się rozmowy na różnych szczeblach, przede wszystkim sektorowo, przede wszystkim w sektorze MI. Jak rozumiem, dziś kolejne rozmowy. Prowadzimy działania dyplomatyczne naszymi kanałami. Tak się akurat składa, że dzisiaj będzie kolejna rozmowa w tej sprawie z ambasadorem Ukrainy w Polsce, w MSZ. Informacje będziemy państwu przedstawiali na bieżąco, natomiast rolę wiodącą pełni resort infrastruktury.

Jeżeli będą jakiekolwiek pytania do mnie, oczywiście postaram się na nie odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za tę krótką informację.

Szanowni państwo, informuję, że lista zgłoszeń do dyskusji jest otwarta. Prowadzimy ją tutaj, w prezydium, tak że proszę się zapisywać. Można podejść i przekazać imię i nazwisko, żebyśmy mieli to uporządkowane.

Kolejny mówca, który zgłosił się do dyskusji, to pan Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu w tej dzisiaj dosyć istotnej kwestii, jaką jest blokada granic.

Jest to kwestia istotna z kilku względów, przede wszystkim ze względu na ludzi, którzy protestują. W gruncie rzeczy zostali oni pozostawieni sami sobie, bo o ile decyzja o pomocy Ukrainie i liberalizacji była zrozumiała, o tyle szkoda, że nikt nie pochylił się nad losem polskich przewoźników, którzy w tym momencie stanęli pod groźbą utraty rynku dotychczasowej pracy.

Są to firmy, które wyspecjalizowały się w przewozach na Wschód, które mają świetne kompetencje, żeby radzić sobie na tamtych rynkach, natomiast, tak jak jest w każdej specjalizacji, ktoś, kto wozi kontenery, nie przejdzie i nie przestawi się bardzo łatwo na przewóz towarów sypkich. Tak samo jest z tamtymi kierunkami. Przewoźnicy, którzy stracili tam pracę, musieliby bardzo dużo nadrobić w formie wiedzy, uczenia się tego rynku, żeby móc zaistnieć na rynku UE. Praktycznie rzecz biorąc, ostatnio, w warunkach spadku koniunktury gospodarczej, kiedy i na Zachodzie jest bardzo ciężko, jest to praktycznie niemożliwe. To jest jeden problem – problem społeczny.

Drugi problem to problem gospodarczy polskich firm, które prowadzą wymianę towarową z Ukrainą. Zgłaszają się do nas, do związku, koledzy z innych branżowych związków pracodawców i wskazują, że jeżeli sytuacja ta nie ulegnie rozwiązaniu, narazi kolejne sektory polskiej gospodarki na takie same straty jak ta, którą ponoszą polscy przedsiębiorcy. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że z tego, co wiem, szykowane jest nawet jakieś wystąpienie Polskiej Rady Biznesu w tej sprawie, czyli istotnie jest to ważka sprawa.

Jest wreszcie kwestia polityczna. Mamy kontakty zarówno z mediami zachodnimi, jak i z organizacjami z UE. Oni postrzegają to jako bardzo poważny konflikt polityczny między Polską, Ukrainą a UE. W związku z tym powinniśmy być zainteresowani tym, żeby spróbować w jakiś sposób ten problem rozwiązać. Na czym ten problem polega? Spróbuję to wytłumaczyć w bardziej obrazowy sposób. Są trzy obszary: nierówna konkurencja, nieuczciwa konkurencja oraz moim zdaniem nie do końca uczciwe, niesymetryczne i dyskryminacyjne rozwiązania po stronie ukraińskiej. Do każdego z tych problemów należy zastosować odpowiednie środki.

Na czym polega nierówna konkurencja? Szanowni państwo, z chwilą, kiedy na nieograniczonym zezwoleniami rynku pojawiła się nieograniczona oferta ukraińskich przewoźników, okazało się – podam cyfry przykładowo, to nie są dokładne cyfry, bo nie prowadziliśmy analizy – że ukraiński przewoźnik może zaoferować na przykład usługę przewozu za 60 eurocentów, podczas gdy polski przewoźnik będzie miał problem, żeby zejść poniżej 1 euro i 10 centów za kilometr. Co w związku z tym robią dostawcy, ci, którzy teraz narzekają, że blokowane są ich dostawy? Ich pracownicy pracujący w działach spedycji, logistyki mówią: „OK, zaoszczędzimy, osiągniemy piękny wynik, wypniemy pierś do orderów, do premii rocznych, zrezygnujemy z naszych kontrahentów, czyli z polskich firm, po prostu wybierzemy tańszego, ukraińskiego przewoźnika i firma pójdzie do przodu". I tak się dzieje.

O ile w 2021 r. było 100 tys. zezwoleń wykorzystanych przez polskich przewoźników na przejazdy do i z Ukrainy, a każde zezwolenie umożliwiało wykonanie dwustronnej operacji, o tyle w tej chwili liczba ta dwukrotnie się zmniejszyła. Co natomiast dzieje się po stronie ukraińskiej? Ukraińcy wykorzystywali, załóżmy, ok. 100 tys. zezwoleń w przewozach dwustronnych, ok. 60 tys. w przewozach tranzytowych, natomiast w tej chwili praca przewozowa zwiększyła się o 500%. Polski przewoźnik traci, ukraiński zyskuje. To jest zjawisko nierównej konkurencji. Nie mówię, że nieuczciwej, bo powiem szczerze, że po wejściu do UE konkurowaliśmy troszeczkę tak samo. To trzeba uczciwie powiedzieć. Też byliśmy tańsi, co spowodowało, że zbudowaliśmy przewagę, ale to nie oznacza, że państwo polskie nie powinno przyglądać się temu zjawisku. Powinno podejmować odpowiednie środki, które wyrównałyby tę konkurencję. O tych środkach za chwilę powiem.

Drugi obszar to nieuczciwa konkurencja. Nielimitowany, niekontrolowany wjazd ukraińskich przewoźników na terytorium UE spowodował, że część załadowców, firm

spedycyjnych znowu zaczęła korzystać z tych przewoźników w przewozach, których ukraińskim przewoźnikom nie wolno wykonywać. Nie wolno zarówno na podstawie umowy, którą zawarła UE i Ukraina, jak i na podstawie prawa krajowego każdego z państw członkowskich UE. Te przewozy to przewozy kabotażowe.

Na przykład ukraiński przewoźnik, który wjeżdża na pusto do Polski, bierze ładunek z Rzeszowa i wiezie do Poznania. Nie może tego robić, ale to robi. Z kolei przewozy typu cross-trade, czyli pomiędzy państwami członkowskimi, polegają na tym, że ukraiński przewoźnik bierze towar na przykład z Poznania, by zawieźć ten towar do Paryża, a tego też nie może robić. Ta nieuczciwa konkurencja dla nas jest już zupełnie niezrozumiała, bo o ile nierówną konkurencję można wytłumaczyć kosztami regulacyjnymi, o tyle – przepraszam, powiem bardzo mocno – nieuczciwa konkurencja wynika z nieudolności europejskich służb kontrolnych. Nie mówię o polskich służbach, bo te same zastrzeżenia mam do każdej innej służby kontrolnej. W przewozie typu cross-trade pomiędzy Polską a Niemcami za egzekwowanie prawa odpowiedzialna jest zarówno polska Inspekcja Transportu Drogowego, jak i niemiecka BAG, która także tego nie wykonuje. UE, w tym oczywiście także nasze państwo, nie odrobiła więc lekcji, jeśli chodzi o ochronę rynku.

Jest wreszcie to, o czym mówił mój szanowny przedmówca, pan prezes Jan Buczek, czyli niesymetryczne i dyskryminacyjne rozwiązania po stronie Ukrainy, która nakłada cięższe obowiązki czy rozwiązania bardziej utrudniające życie polskim przewoźnikom niż rozwiązania, które my oferujemy ukraińskim przewoźnikom po naszej stronie granicy polskiej, unijnej.

Jako związek, który charakteryzuje się m.in. tym, że lubimy podchodzić od strony faktów, a nie opinii, od strony eksperckiej, podchodzimy do tego realistycznie. W dniu wczorajszym wysłaliśmy do pana przewodniczącego (nie wiem, czy dotarło, bo nie dostaliśmy żadnego potwierdzenia) oraz do szefów wszystkich klubów parlamentarnych rozwiązania, które pokazują, że po polskiej stronie można coś zrobić, że nie musimy czekać na działania po stronie UE, że nie musimy na kolanach prosić strony ukraińskiej o wdrożenie odpowiednich rozwiązań. Możemy przyjąć polskie rozwiązania, które w jakiś sposób zlikwidują problemy i które, jeżeli protestujący zaakceptowaliby ten kierunek działania albo wskazaliby troszeczkę zmodyfikowany, gdyby dostali gwarancję, że te działania się toczą, pewnie nie biedowaliby na granicy, a to są naprawdę ciężkie warunki.

Jeśli chodzi o nierówną konkurencję, kiedyś była ona ograniczana przez system zezwoleń. Według naszych analiz, a także rozmów z KE z europejskimi politykami, z innymi organizacjami z innych państw, które prowadzimy jako związek, w tej chwili wszystko wskazuje na to, że umowa w tym kształcie na pewno będzie obowiązywać do czerwca przyszłego roku. To są płonne nadzieje, że cokolwiek zmieni jakakolwiek rozmowa z UE. Jeżeli będzie inaczej, będę się tylko i wyłącznie cieszył, natomiast w tej chwili prawdopodobieństwo tego jest małe.

Co w związku z tym możemy zrobić? Popatrzmy, jaki jest problem. Problem jest z tym, że polski załadowca czy polski odbiorca towaru zgadza się na nieograniczoną gestię ukraińską albo ją wybiera. W związku z tym możemy wprowadzić rozwiązania po stronie polskiej, które będą w ustawie epizodycznej, które na czas obowiązywania umowy unijno-ukraińskiej będą wprowadzały obowiązek zabezpieczenia parytetu dla polskich przewoźników w wysokości 50%. Ten parytet obowiązywałby podmioty, które prowadzą wymianę towarową zarówno w imporcie, jak i w eksporcie, oraz wszystkich pośredników, którzy uczestniczą w tym łańcuszku zleceń. Nie rozwiązuje to oczywiście problemu podejmowania przez polskich przewoźników ładunków z krajów trzecich na Ukrainę, natomiast daje im pracę w dwustronnych relacjach. Ten parytet powinien być określony na 50% i powinien być zagwarantowany sankcją w wysokości, jak zaproponowaliśmy, 30% wartości rocznego obrotu w wymianie towarowej z Ukrainą dla podmiotu, który się tego dopuszcza.

Żeby to mogło być egzekwowane, trzeba nadać dodatkowe uprawnienia Inspekcji Transportu Drogowego, ale ona ma dużo zadań, a mało ludzi. W związku z tym trzeba by także… Najlepiej uprawnionym podmiotem byłaby Krajowa Administracja Skarbowa,

która, jak pokazują działania w systemie SENT czy przy zwalczaniu wielu innych patologii, jest naprawdę bardzo efektywnym organem administracji rządowej.

Na dodatek, żebyśmy mieli… Może inaczej. Nie chcę rozwijać, bo przesłałem to panu przewodniczącemu w swoim wystąpieniu. Teraz nieuczciwa konkurencja.

Nieuczciwa konkurencja znowu ma źródło nie tylko w tym, że nie ma zezwoleń czy nie ma kontroli, ale także w tym, że ktoś nieuczciwą konkurencję zleca. W tej chwili nie ma mechanizmów skutecznego oddziaływania na zleceniodawcę. Dlatego proponujemy, żeby rozszerzyć uprawnienia zarówno KAS, jak i ITD o możliwość kontroli podmiotów, które zlecają przewozy. Trzeba dać sankcję odstraszającą w wysokości 500 tys. zł za zlecenie przewozu kabotażowego czy cross-trade przewoźnikowi nieunijnemu. Cały czas podkreślam: nieunijnemu, a nie ukraińskiemu, bo w tym momencie nie możemy działać dyskryminacyjnie.

Ktoś powie, że to jest absurdalna kwota. Szanowni państwo, w ustawodawstwie francuskim czy niemieckim za nieprzestrzeganie pakietu mobilności można nałożyć karę do pół miliona euro. W związku z tym nie sądzę, aby kara 500 tys. zł, czterokrotnie niższa, była karą, która w tym momencie jest w jakikolwiek sposób dyskryminacyjna.

Żeby zwiększyć efektywność kontroli, można bardzo szybko wprowadzić rozwiązania monitoringu w systemie SENT. Nie mówię o rozwiązaniach związanych z zezwoleniami, bo to jest zapisane i ma wejść 1 stycznia 2024 r. Do listy towarów monitorowanych przez system SENT należałoby po prostu dopisać każdy towar, który idzie na Ukrainę lub z Ukrainy, i w tym momencie mamy wyłapanych wszystkich przewoźników i w jakiś sposób możemy nad tym panować.

Podaliśmy oczywiście więcej rozwiązań, które są możliwe do przyjęcia, ale trzeci element to niesymetryczne i dyskryminacyjne rozwiązania. Szanowni państwo, nie wierzę w to, że z ukraińską administracją można negocjować, bo śledzę te negocjacje od kilkunastu lat. Nie jest tak, że Ministerstwo Infrastruktury i kolejne ekipy nie prowadziły rozmów w celu udrożnienia przejść. Takie prace były robione. Oczywiście można powiedzieć: nieudolni urzędnicy. Innych urzędników nie mamy. Jeżeli ktoś tak uważa, niech sam pójdzie pracować do administracji. Zawsze to proponuję.

Co natomiast możemy zrobić i co byłoby efektywne? W prawie międzynarodowym jest coś takiego jak retorsja, uznana za legalny środek działania. Retorsja to wprowadzenie symetrycznych rozwiązań po drugiej stronie. To jest całkowicie legalne. W związku z tym zaproponowaliśmy, aby w drodze aktu wykonawczego dać w ustawie epizodycznej – bo to muszą być działania szybkie zarówno do wprowadzenia, jak i do odwołania – możliwość wprowadzenia przez polską administrację rozwiązań symetrycznych. Jeżeli mamy jakiekolwiek utrudnienia, rozwiązania czy przepisy ukraińskie, chociażby takie jak obowiązek powrotu w ciągu iluś dni z terytorium Ukrainy – bo jeżeli przewoźnik nie wycofa środka transportu, to jest nakładana kara – to dziwi mnie to, że nie wprowadziliśmy takich samych, symetrycznych rozwiązań dla strony ukraińskiej.

Opuścić Ukrainę jest trudniej. Jest wojna, są nieprzewidywalne zdarzenia, są utrudnienia w przekroczeniu granicy. Taki akt prawny dałby polskiemu ministrowi – nie wiem, czy ministrowi infrastruktury, czy ministrowi spraw wewnętrznych, czy ministrowi do spraw administracyjnych – możliwość wprowadzenia takiego samego obowiązku opuszczenia terytorium. Jak wjechałeś do Polski, to musisz wyjechać w ciągu, nie wiem, 15 dni, inaczej nakładamy na ciebie karę. Gwarantuję, że ukraiński rząd momentalnie powiedziałby do Polski: „Nie, nie, nie, to my się wycofujemy, bo naszym przewoźnikom to nie pasuje”. W tej chwili polscy urzędnicy nie mają żadnych środków nacisku na rząd ukraiński, szczególnie że ten przez cały czas ustawia się w roli ofiary, której trzeba pomagać. Niestety wykorzystują to w nieuprawniony sposób.

Całą listę postulatów wysłaliśmy do pana przewodniczącego. Dlaczego? Czas polityczny jest, jaki jest. Proszę, żeby nikt się nie obraził, ale w tej chwili nie mamy rządu, który ma poparcie polityczne w postaci sejmowej większości. W związku z tym jedynym organem, który jest władny przeprowadzić inicjatywę ustawodawczą szybko i z poparciem sejmowej większości, jest Sejm RP, a organem właściwym do rozwiązywania tych spraw jest Komisja. Zresztą gdybyśmy nawet mieli w tej chwili rząd, który miałby poparcie większości i byłby umocowany politycznie, to proszę zwrócić uwagę, że rządowy pro-

ces legislacyjny musi trwać co najmniej kilka miesięcy. To uzgodnienia międzyresortowe, a każdy resort lubi grać do innej bramki, to RCL, to konsultacje społeczne. W przypadku inicjatywy poselskiej procedura ta jest krótsza.

Kończąc swoje długie wystąpienie, powiem, że jeżeli chcielibyście państwo wprowadzać jakiekolwiek rozwiązania, jesteśmy do dyspozycji z naszą wiedzą ekspercką. Możemy zaproponować nawet gotowe rozwiązania, aczkolwiek sądzę, że macie państwo lepszych prawników niż my, dosyć mała organizacja, która reprezentuje największe polskie firmy transportowe. Mamy czterech pracowników, więc sądzę, że Sejm ma ich więcej. Niemniej jednak gdyby była taka potrzeba, jesteśmy do dyspozycji pana przewodniczącego. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Kolejna osoba to pan Piotr Prudzyński. Bardzo proszę o dyscyplinę czasową. Dziękuję bardzo.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Prudzyński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję.

Pozwolę sobie jeszcze uzupełnić obraz tego, co dzieje się na granicy i wokół granicy, bo być może nie wszystko przebija się przez media, a niestety jest tak, że jako polscy przewoźnicy odnosimy wrażenie, że są sytuacje, w których rozkrzyczani ukraińscy kierowcy na granicy mają do powiedzenia więcej niż polski umundurowany policjant dowodzący dosyć dużym oddziałem Policji.

Mamy do czynienia z notorycznymi próbami zastraszania organizatorów protestu, legalnego protestu, chciałbym podkreślić, i szeregowych uczestników. Dochodzi do tego, że polscy urzędnicy, którzy też w jakiś sposób mają do czynienia z tym protestem, na przykład wójt gminy Radymno, który udzielił zgody na protest w Korczowej, są po prostu zastraszani, to znaczy są realne groźby pozbawienia życia członków rodziny polskiego urzędnika samorządowego. Do tej pory nie spotyka się to z absolutnie żadną poważną reakcją. Zakładam, że gdyby miało to miejsce w jakimkolwiek innym kraju, to w ciągu godziny wzywany byłby ambasador kraju, którego obywatele kierują takie prośby względem urzędnika samorządowego. Myślę, że w tym miejscu, na tej sali nie wymaga to komentarza. Sami państwo wyciągniecie wnioski, co należałoby z czymś takim robić.

Sterowanie kolejką przez ukraińskich kierowców… Zasady dotyczące tego, w jaki sposób odbywa się protest, jakie samochody i z jaką częstotliwością są przepuszczane poza kolejnością, były ustalane przez liderów protestu z urzędnikami samorządowymi, którzy wydawali zgodę na protesty na każdym z przejść granicznych, i są bezwzględnie honorowane, przynajmniej ze strony protestujących. Niestety spotyka się to z sytuacją taką, że kolejką sterują ukraińscy kierowcy, którzy wprowadzają własne zasady, własne systemy numerkowe. Doprowadzają do sytuacji, w której kierowcy pojazdów, które powinny objeżdżać kolejkę zgodnie z zasadami, są zatrzymywani, zastraszani, są im zabierane paszporty. Grupa ukraińskich kierowców stojących ze zwykłym towarem komercyjnym potrafi zatrzymać auto wiozące paliwo czy żywność łatwo psującą się, zabierają takiemu kierowcy paszport na trzy dni, mówią: „Za trzy dni dostaniesz paszport i będziesz mógł odjechać”.

Proszę państwa, co następuje potem? Za dwa dni na granicę przyjeżdża ukraiński wiceminister, pan Derkacz, z prowokacją w asyście kamer telewizji i ukraińskich mediów. Mówi o tym, że polscy przewoźnicy w asyście polskiej Policji chcą zagłodzić Ukrainę, że to polska strona nie przepuszcza paliwa dla walczącej Ukrainy, co jest absolutną bzdurą. Co więcej, niestety spotykamy się z tym, że w konsekwencji takiej sytuacji komendanci niektórych jednostek Policji składają do władz samorządowych wnioski o rozwiązanie legalnego protestu. Już kilkakrotnie składane były wnioski o to, żeby rozwiązać protest w Korczowej ze względu na to, że nie są przepuszczane samochody wiozące paliwo na Ukrainę. Zaczęliśmy już dokumentować, że jeżeli przejeżdża, przykładowo, siedem pojazdów doprowadzanych w asyście Policji do miejsca, w którym są

protestujący, nie ma ani jednego pojazdu z paliwem. Później ta sytuacja jest wykorzystywana przeciwko legalnemu protestowi tak, że to rzekomo my nie przepuszczamy towarów uprzywilejowanych.

Pan minister Weber użył takiego sformułowania, że od początku protestu polscy przewoźnicy twardo stoją, mają niezmienne postulaty. Tak, to są niezmienne postulaty, bo oczekujemy powrotu do normalności. Proszę państwa, wszystkie postulaty, które zostały sformułowane, o które walczymy, to powrót do sytuacji sprzed wojny, kiedy rynek transportu pomiędzy UE a Ukrainą był względnie zbilansowany, a każdy mógł pracować.

Proszę sobie uświadomić, że w sytuacji, w której występują pewne różnice pomiędzy potencjałami, kosztami ekonomicznymi wytwarzania dóbr i usług, w handlu reguluje się to cłami, podatkami importowymi. To jest narzędzie wykorzystywane w relacjach międzynarodowych i biznesowych. W odniesieniu do transportu międzynarodowego analogicznym narzędziem były zezwolenia. Nie jest to więc coś, co byłoby krzywdzące dla którejkolwiek ze stron, w tym przypadku strony ukraińskiej, tylko jest to normalne narzędzie, które od zawsze się stosowało i które do tej pory stosuje się w wielu miejscach na świecie.

Ostatnie dwa zdania. Medialnie bardzo mocno podkreślane przez – pozwolę sobie użyć tego określenia – propagandę ukraińską jest to, że po polskiej stronie mamy do czynienia z kryzysem humanitarnym, kiedy kierowcy ukraińskich pojazdów są zmuszeni czekać przez tydzień w kolejce na granicy. Proszę państwa, przed protestem polscy kierowcy bez żadnych protestów czekali po stronie ukraińskiej od tygodnia do dwóch, bez żadnego protestu, bez żadnego blokowania granicy. Szykanami administracyjnymi można było trzymać polskiego przewoźnika po stronie ukraińskiej przez okres dwukrotnie dłuższy niż to, co jest obecnie w Polsce. Z tym strona ukraińska nie miała żadnego problemu.

Proszę państwa, ostatnia rzecz to jest obraz tego, jak można nazwać naszą obecną sytuację. Proszę, wyobraźcie sobie państwo sytuację, w której umowny chiński przedsiębiorca… Nie chodzi mi konkretnie o chińskiego, tylko o kogoś, kto reprezentuje silnego gracza z bardzo niskimi kosztami. Wyobraźcie sobie państwo chińskiego przedsiębiorcę, który nagle przyjeżdża do UE i dostaje zgodę na wybudowanie eksterytorialnej fabryki. Eksterytorialnej w tym sensie, że może tam zatrudnić swoich chińskich pracowników na chińskim kodeksie, płacić im chińską płacę, sprowadzać chiński catering, zapewnić wszelkie chińskie warunki socjalne i bytowe i całą produkcję wypuszczać na rynek, na którym została zlokalizowana. Jedyne, co będzie płacił, to podatek od nieruchomości.

W chwili obecnej mamy do czynienia z dokładnie taką sytuacją, to znaczy rynek transportu międzynarodowego w UE jest bardzo precyzyjnie uregulowany na poziomie bardzo wysokich kosztów, a został wpuszczony do niego, praktycznie bez ograniczeń, konkurent, który na dobrą sprawę korzysta ze wszystkich dobrodziejstw rynku, nie ponosząc kosztów wymaganych do bycia na tym rynku. To wymaga uregulowania, bo to będzie łańcuch, który będzie tam dalej następował, a kolejne elementy tego łańcucha będą coraz bardziej niszczyły kolejne gałęzie gospodarki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana Tomasza Borkowskiego, przedstawiciela organizatorów protestu.

Przedstawiciel organizatorów protestu Tomasz Borkowski:

Witam państwa jeszcze raz.

Bardzo się cieszę, że wreszcie, po 23 dniach protestu, zaczynają państwo dostrzegać nasz problem. Mam nadzieję, że dzisiaj poza podziałami politycznymi przychylą się państwo do naszych postulatów i w naszym imieniu skutecznie zawalczą o nasze firmy. Bardzo chciałbym, aby dzisiaj Komisja doszła do jakichś wiążących wniosków, które pomogą nam w negocjacjach.

W mediach często pokazywane są skutki uboczne naszego strajku, ale nikt nie mówi, ile kosztuje to nas, protestujących. Dzisiaj miał tutaj być Jacek Sokół. Niestety z powodów zdrowotnych nie mógł dojechać. Jest w szpitalu. Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że dużo nas to kosztuje. Kolega przede mną o tym wspominał. Wobec mnie też były wysto-

sowywane groźby karalne ze strony ukraińskiej. Na stronie pana prezydenta Zełenskiego jest petycja, pod którą podpisało się kilkanaście tysięcy osób, o to, żeby zostały nałożone sankcje na moją firmę i żebym nie miał prawa wjazdu na Ukrainę.

À propos losu kierowców, mój kierowca wjechał do Polski z Ukrainy dzisiaj, po 12 dniach. Taka sytuacja jest od jakichś ośmiu miesięcy. Nikt nie zastanawiał się nad tym, co polscy kierowcy w tym czasie robią. Co mają ze sobą zrobić? Pan minister Weber dobrze wie, że jeśli do nas, protestujących, zgłaszał się wojewoda z pytaniem, czy cokolwiek chcemy, to nasza odpowiedź zawsze była taka, że chcemy wody i posiłków dla panów kierowców w kolejce. My sobie poradzimy, robimy to pro publico bono, sami za to wszystko płacimy, jesteśmy oddolnymi przedsiębiorcami, którzy sami się skrzyknęli, bo zostaliśmy doprowadzeni do ściany. Mam nadzieję, że dzisiaj odbijemy się od ściany, że dojdą państwo do konkretnych wniosków i nam w tym pomogą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za ten niezwykle ważny głos.

Myślę, że warto wyjaśnić jedną rzecz. Nie jest jednak tak, że zainteresowaliśmy się tym po 23 dniach, bo choćby pan poseł Bartosz Romowicz, reprezentujący co prawda moje ugrupowanie, ale pokazujący to zainteresowanie, spotykał się, był tam. Cały czas prowadzimy debatę o tym, w którym kierunku powinny pójść rozwiązania.

Pewnych rzeczy nie możemy niestety podejmować, ponieważ pan prezydent najpierw zwlekał ze zwołaniem pierwszego posiedzenia Sejmu, teraz powołał na premiera osobę, która nie ma możliwości uzyskania wotum zaufania. To jest kolejny obszar, który płonie. Potrzebujemy dobrego, konstruktywnego podejścia, ale te decyzje spowodowały, że nie jesteśmy w stanie podejmować tych działań operacyjnie, w ramach instytucji rządowych.

Myślę jednak, że ten głos jest niezwykle ważny, ponieważ pokazuje, w czym jest problem i co tak naprawdę się dzieje. To, że firmy tracą płynność i za chwilę zaczną upadać, dotknie nas wszystkich. To jest kwestia firm, pracy, gospodarki. Nie zdajemy sobie sprawy ze wszystkich konsekwencji, które są z tym związane. Bardzo dziękuję więc za ten głos.

Bardzo proszę, pan Piotr Mikiel, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Witam szanownych państwa.

Myślę, że dzisiaj zostało tu już powiedziane bardzo dużo. Na temat sytuacji związanej z protestem, a przede wszystkim na temat przyczyn, które doprowadziły do protestu, mówimy od dłuższego czasu. Mamy też świadomość tego, że sprawa ta wymaga porozumienia i szerszego działania, nie tylko na forum krajowym, ale i we współpracy ze stroną ukraińską. Ze swojej strony jako organizacja także rozmawiamy z organizacją przewoźników ukraińskich, żeby przekazać nie tylko nastroje, które towarzyszą tej dyskusji, ale i problemy, które występują po naszej, polskiej stronie.

O tych problemach rozmawiamy także z przedstawicielami Komisji Europejskiej, aby uzmysłowić sobie sytuację, w jakiej znaleźli się polscy przewoźnicy. Być może w Brukseli pewnych rzeczy nie widać. Wiemy, że akurat w UE polski transport międzynarodowy ma pozycję dominującą. Robimy wszystko. O to zawsze apelujemy, także uczestnicząc w dyskusji w polskim parlamencie, w sejmowych komisjach: o wsparcie branży transportu drogowego.

Myślę, że transport międzynarodowy jest naszą chlubą eksportową, dlatego szukamy także porozumienia wśród państw naszego regionu. Rozmawiamy na poziomie stowarzyszeń. Wiemy, że by oddziaływać w UE na pewne procesy, trzeba szukać większości państw. To jest niezwykle ważne. Pamiętamy, jak ta sytuacja była związana z pakietem mobilności, gdzie bez szerszego spojrzenia na problem i szukania porozumienia wśród większości państw nie uda nam się przeforsować żadnej rzeczy.

Dlatego apelujemy, gdzie się tylko da, do naszych instytucji państwowych, ale także w bezpośrednich rozmowach z przedstawicielami KE, żeby uzmysłowić im tę sytuację. Mam wrażenie, że o sytuacji, w jakiej znalazł się polski transport międzynarodowy, w KE – mówiąc kolokwialnie – tak naprawdę niewiele wiedzą. Robimy to więc sami,

ale chcielibyśmy, żeby głos i sytuacja, w której się znaleźliśmy, były przekazywane, tym bardziej że taka możliwość będzie 4 grudnia, na najbliższym posiedzeniu ministrów transportu UE. Mówił o tym także pan minister Weber. Myślę, że czas na to, żeby sama UE zrobiła rachunek sumienia i przeprowadziła szczegółową analizę konsekwencji wynikających z prowadzenia umowy liberalizującej przewozy pomiędzy UE a Ukrainą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy listę mówców reprezentujących organizacje, stronę społeczną, protestujących przedsiębiorców. Czy na tym etapie pan minister chciałby odnieść się do tych głosów?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pokrótce odpowiem albo skomentuję wypowiedzi przedstawicieli organizacji transportowych.

Pan prezes Wroński słusznie zauważył kwestię regulacji tego rynku wtedy, kiedy ta sprawa leżała w gestii rządu polskiego, bo w 2018 r. to właśnie polski rząd, a dokładnie pan Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury w 2018 r., podjął decyzję, aby zmniejszyć liczbę zezwoleń drogowych, które były przekazywane Ukraińcom.

Przypomnę, że do 2018 r. ta wymiana między Polską a Ukrainą to było 200 tys. zezwoleń, z czego Ukraińcy wykorzystywali wszystko, a nasi przewoźnicy jedną czwartą. W 2015 r. polscy przewoźnicy wykorzystali 47 tys. zezwoleń drogowych. To tylko 47 tys. zezwoleń drogowych. Poprzez nasze działanie natomiast w 2021 r. zezwoleń drogowych wykorzystanych przez polskich przewoźników było blisko 100 tys., tak że naszą aktywnością i stanowczą polityką w kwestii zezwoleń spowodowaliśmy 100-procentowe zwiększenie liczby operacji transportowych, które były realizowane przez polskich przewoźników na terytorium Ukrainy albo przez terytorium Ukrainy.

Podobna rzecz miała miejsce, jeżeli chodzi o przewozy między Polską a Białorusią czy Polską a Rosją. Przed wojną przewozy wyglądały w miarę normalnie. Oczywiście zaznaczam to słowo: w miarę normalnie. Tam też symetria, jeżeli chodzi o Białoruś, została zachowana. W 2021 r. polscy przewoźnicy wykorzystali blisko 210 tys. zezwoleń drogowych. Jeżeli chodzi o Rosję, te najbardziej atrakcyjne zezwolenia drogowe, czyli Rosja – kraje trzecie, w porównaniu do 2015 r. zostały zwiększone o 50%.

Szanowni państwo, kiedy decyzje zapadały w Polsce, kiedy mieliśmy możliwość pełnego wpływania na nasze decyzje, były one podejmowane w duchu interesu polskiej branży transportowej, co miało przełożenie właśnie na liczbę operacji transportowych. Tak wyglądała ta sytuacja do ostatniego przedwojennego roku. Oczywiście nie muszę nikogo przekonywać, że wojna zrobiła swoje i rynek transportu drogowego wygląda zupełnie inaczej, operacje wyglądają zupełnie inaczej, przejazd przez pewne kraje jest reglamentowany. Białoruś wprowadziła zezwolenia płatne. Z Rosją wymiany zezwoleń nie ma, chociaż z drugiej strony Rosja tak sobie zdjęła obowiązek posiadania zezwoleń na wjazd do Królewca i nasi przewoźnicy mogą jeździć tam bez wymiany zezwoleń. Rynek transportowy wygląda więc zupełnie inaczej wtedy, kiedy sytuacja, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, była stabilna.

Kolejne kwestie. Faktycznie jest tak, że umowa między UE a Ukrainą nie dotyczy przewozów kabotażowych i cross-trade'owych. Ta świadomość w MI jest. Główny inspektor transportu drogowego na spotkaniu z przewoźnikami, które odbyło się 9 listopada w Lubelskim Urzędzie Wojewódzkim w Lublinie, pokazał dane statystyczne związane z kontrolami, które zostały w tym roku zrealizowane na ukraińskich firmach transportowych. Na tamten czas to ponad 10 tys. kontroli, 5 tys. naruszeń, ale te naruszenia były związane albo ze stanem technicznym pojazdu, albo z nieprzestrzeganiem czasu

pracy przez kierowców. Marginalna była liczba wykrytych naruszeń związanych z kabotowaniem przez Polskę przewoźników ukraińskich. To naprawdę marginalna ilość. Nie mówię, że tego problemu nie ma, natomiast na 10 tys. kontroli diagnozowano marginalną ilość takich naruszeń. Nie wiem, jak to wygląda w innych państwach, ale to jest pytanie do innych państw europejskich. Podczas rady ministrów transportu UE będziemy oczywiście pytać, będziemy na ten problem zwracać uwagę, aby kontrola nad zakazem cross-trade'u i kabotażu wszędzie była wzmocniona.

Szanowni państwo, z dużą uwagą przeczytamy też propozycje, które zostały przedstawione przez pana prezesa Wrońskiego oraz „Transport i Logistykę Polską". Po części propozycje te są zbieżne z tym, co jako MI chcielibyśmy w tej sferze wprowadzić. Mówiliśmy to też na spotkaniu z przewoźnikami. Uważamy, że chociażby firma, która zleca transport, powinna weryfikować, czy firma transportowa realizująca taki transport ma do tego wszelkie uprawnienia, czy posiada wszelkie niezbędne dokumenty, aby taki transport realizować, żeby chociażby ograniczyć, jeżeli pojawiłyby się nielegalne kabotaże czy nielegalne cross-trade'y przez terytorium RP.

Jeżeli chodzi o sytuację związaną z odprawami granicznymi, to jest temat, który przejawia się w naszych dyskusjach z branżą od samego początku, i to od kilku lat. Szanowni państwo, zgodnie ze statystykami w 2023 r., jeżeli porównamy pierwsze trzy kwartały 2023 r. do pierwszych trzech kwartałów 2021 r., okaże się, że wzrost liczby odprawionych pojazdów ciężkich na granicy polsko-ukraińskiej to ok. 60%. Jest to związane po pierwsze z dodatkowym przejściem granicznym, które zostało stworzone w Malhowicach: Malhowice – Niżankowice. Po drugie jest to związane ze zmianami organizacyjnymi na innych przejściach granicznych. To dodatkowy pas do odpraw pojazdów osobowych w Korczowej, dzięki czemu ta stara część została poświęcona tylko odprawom pojazdów ciężkich. To chociażby zmiany organizacyjne we wspomnianym Zosinie, gdzie podniesiono tonaż pojazdów odprawianych przez to przejście graniczne. Oczywiście jest i największe przejście graniczne w Dorohusku. Tam odprawa dotyczy tylko pojazdów ciężkich. Pojazdy osobowe nie są tam odprawiane.

Kolejny element to wzmocnienie służb, które na co dzień pracują na granicy, szczególnie służb związanych z kontrolami fitosanitarnymi, ale też służb Krajowej Administracji Skarbowej. Działania te doprowadziły do tego, że jeżeli porównamy pierwsze trzy kwartały 2021 r. do pierwszych trzech kwartałów roku bieżącego, to wzrost odprawianych pojazdów wyniesie 60%. O takie usprawnienia ubiegali się nasi przewoźnicy, państwo obecni na sali. Od kilku lat mówiliście, że ta kwestia powinna być w odpowiedni sposób przeprowadzona.

Mówię o tym, żeby pokazać pewien uzysk, aczkolwiek oczywiście musi być jeszcze wykonana praca, bo zwiększone relacje handlowe, które są widoczne również w statystykach między Polską a Ukrainą, po prostu tego wymagają. Mam nadzieję, że w przyszłości będzie dochodzić do kolejnych usprawnień granicznych, jeżeli chodzi o przejazd między Polską a Ukrainą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Teraz bardzo prosiłbym, żebyśmy przeszli do państwa parlamentarzystów, a później… Jakieś krótkie ad vocem?

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To, prezesie, bardzo proszę.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przed chwilą pan minister przekazał w swojej informacji, że ITD skontrolowało kontrolną grupę ukraińskich przewoźników i stwierdzono marginalny stopień naruszeń, jeżeli chodzi o kabotaż. Chciałbym zapytać, jak to wygląda po przeprowadzeniu kontroli w firmach, w których dopuszczono się załadowania samochodu nieuprawnionego

do przewozu wewnątrz kraju? Czy w tych firmach ma to charakter masowy? Przewoźnicy często mówią nam właśnie o tym, że są firmy, w których proceder tego typu ma charakter masowy. Chcielibyśmy wiedzieć, jak to wygląda w przypadku firm skontrolowanych przez ITD. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Kontrole odbywały się na trasie, na drodze. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego zgodnie ze swoimi uprawnieniami realizują te zadania na drodze i tam weryfikują nie tylko stan techniczny pojazdu, nie tylko czas pracy kierowców, ale również wszelkie inne dokumenty, które są potrzebne do tego, żeby zgodnie z polskimi przepisami taki transport mógł być realizowany.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Wydaje się, że to jest oczywista luka, na którą zwrócił uwagę pan prezes. Zanim oddam głos szanownym paniom i panom posłom, dopowiem tylko, że zapraszaliśmy na nasze dzisiejsze posiedzenie Komisji głównego inspektora transportu drogowego. Rozumiem, że pan główny inspektor dostał awans, więc nie mógł przybyć, natomiast rzeczywiście brakuje przedstawiciela ważnej instytucji, która mogła w realny sposób wpływać na to, co dzieje się na drogach. Odnotowujemy więc ten brak obecności i myślę, że wrócimy do tej dyskusji z panem ministrem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, to zaproszenie było do głównego inspektora transportu drogowego czy do ministra infrastruktury?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Było do ministra infrastruktury.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Ano właśnie. Panie przewodniczący, proszę być precyzyjnym. Zaproszenie trafiło do Ministerstwa Infrastruktury. Nie wiem, kogo jeszcze pan zapraszał. Gdybym wiedział, że nie ma Inspekcji Transportu Drogowego, nie byłoby żadnego problemu, żeby tu z nami był.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, bardzo proszę o dyscyplinę.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, proszę nie wprowadzać takiego fermentu, twierdząc, że ktoś był zaproszony i z tego zaproszenia nie skorzystał.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, bardzo proszę przestrzegać dyscypliny.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

To nie kłamcie, panie przewodniczący. Manipulujecie…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jeżeli pan minister uważa, że na tym etapie prac Komisji chce zabrać głos, to bardzo proszę o sygnał zamiast samemu udzielać sobie głosu.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Zawsze będziecie nas pouczać. Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Chcę państwa poinformować, że zaproszenie…

Państwo się uspokoją. Przedstawię informację, może będzie mniej powodów do tego, żeby krzyczeć poza mikrofonem.

Oczywiście zaproszenie zostało wystosowane zarówno do ministra infrastruktury, jak i do głównego inspektora transportu drogowego. Zawsze wtedy, kiedy poruszamy tematy ważne dla branży transportowej, zaproszenia kierowane są m.in. właśnie do głównego inspektora transportu drogowego. Wszystkich państwa bardzo więc proszę o to,

aby wysłuchać tej informacji, przyjąć do wiadomości, a może wtedy będziemy mogli pracować w konstruktywnej atmosferze, a nie, przepraszam, w takiej, w której nic dobrego nie powstanie.

Oddajmy głos parlamentarzystom. Bardzo proszę pana posła Krzysztofa Truskolaskiego.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, przedstawiciele strony społecznej, protestujący, szanowni państwo, rzeczywiście sytuacja na granicy jest bardzo poważna. Zdaje się, że przez ostatnie miesiące… Chociaż pan minister Weber mówił, że rząd wykonywał bardzo wiele działań, pytanie jest takie. Czy te działania przyniosły jakiekolwiek efekty? Wydaje się, że ze sprawozdań przedstawicieli strony społecznej wynika, że działania na granicy nie przyniosły żadnych efektów. Te działania były więc pozorne.

Panie ministrze, przez ostatnie miesiące zajmowaliście się kampanią wyborczą. Główny inspektor transportu drogowego był waszym kandydatem na senatora. Działania te zostały więc zaniedbane. Tu nie ma co się oszukiwać. Te protesty są tego pokłosiem. Sprawa jest naprawdę poważna. Niestety sprawą nie zajął się pan premier, a powinien. Mam nadzieję, że w trakcie dzisiejszego posiedzenia Sejmu będzie minister infrastruktury, ten tymczasowy minister infrastruktury, i że wytłumaczy on Wysokiej Izbie, dlaczego sytuacja na granicy jest tak bardzo poważna. Bardzo szkoda, bardzo żałuję, że na posiedzeniu Komisji nie ma dzisiaj z nami pana ministra infrastruktury. Rozumiem, że nie jest zainteresowany tym, żeby wytłumaczyć się naszej Komisji.

Szanowni państwo, panie ministrze, czy były przeprowadzone konsultacje z polskimi przewoźnikami i organizacjami na temat przedłużenia umowy między UE a Ukrainą? Czy badaliście skutki tej liberalizacji? Jaki to będzie miało wpływ na sytuację polskich firm transportowych? Czy w ogóle rozmawialiście z firmami transportowymi? Czy przez ostatnie miesiące rozmawialiście m.in. z ZMPD? Czy pan minister Adamczyk, pan minister Weber spotykali się z panem prezesem Buczkiem? Dochodzą mnie słuchy, że przez ostatnie miesiące ten kontakt był bardzo utrudniony.

Jakie kolejne kroki zamierzacie podjąć? Jakie kroki pan nowy minister infrastruktury zamierza podjąć, aby jak najszybciej rozwiązać sytuację na granicy? To nie jest problem tylko i wyłącznie przewoźników, chociaż oni mają ogromny problem, bo, tak jak mówiła strona społeczna, jest zagrożenie upadkiem wielu firm transportowych, ale jest to również problem społeczny. Proszę więc o jak najszybsze podjęcie poważnych działań, aby protesty na granicy zostały jak najszybciej zakończone i aby protestujący byli usatysfakcjonowani z rozwiązań, jakie rząd ma im przedstawić.

Jest też pytanie do Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Czy rzeczywiście prowadzicie rozmowy? Pan minister przyszedł tutaj delikatnie spóźniony, ale nie chciał powiedzieć, jakie konkretnie działania podjął MSZ, żeby tę sytuację zażegnać. MSZ jest bardzo istotny w procesie negocjacji. Mam więc nadzieję, że również bardzo poważnie traktuje tę sprawę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Widziałem, że zgłaszał się pan minister Weber, pewnie po to, aby poinformować, że pan minister Gajadhur jest na ważnym spotkaniu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Z branżą transportową, na które to panowie prezesi zostali zaproszeni. Z tego, co wiem, są przedstawiciele i środowisko protestujących przewoźników oraz największych organizacji transportowych, tak że minister Alvin Gajadhur jest zaangażowany w to, aby ten problem rozwiązać. Wczoraj informowałem o tym pana przewodniczącego Komisji, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, stąd wiem, panie ministrze, w jakiej sprawie chciał pan zabrać głos. Bardzo dziękuję za to wyjaśnienie.

Bardzo proszę, szanowni państwo, jeżeli ktoś chce się zapisać do głosu, to bardzo proszę jeszcze podczas najbliższej wypowiedzi, a później przeczytam, kto jest zapisany. Proszę tu podejść i wtedy zamkniemy listę.

Teraz o zabranie głosu bardzo proszę pana Jacka Czerniaka.

Poseł Jacek Czerniak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pan minister Weber mówi, że to jest skutek umowy liberalizującej zezwolenia między Ukrainą a UE. To prawda, ale chciałem zapytać pana ministra, czy prawdą jest, że kiedy ta kwestia stawała na agendzie rady, była jako lista A, czyli niepodlegająca dyskusji, jak wynikało z doniesień medialnych. Kto wtedy na tej radzie reprezentował polski rząd?

Pan minister później mówił, że na skutek interwencji polskiego rządu termin umowy został zmieniony z bezterminowej, czyli do zakończenia wojny na Ukrainie, na obowiązujący rocznie. Jak konkretnie zachował się wtedy przedstawiciel rządu polskiego? Czy przewidzieliście państwo skutki, które dzisiaj omawiamy ze stroną społeczną? Czy przedstawialiście informacje dotyczące sytuacji zachwiania zasady konkurencji? Czy w umowie, a nie znam treści umowy, jest klauzula, która pozwala na wypowiedzenie tej umowy, jeżeli zasada konkurencyjności na tym rynku zostanie zachwiana? Czy jest taka klauzula? Przecież w umowach są różne klauzule zabezpieczające. Proponowaliście czy też nie? Jeżeli jest taka klauzula, to kto proponował jej wprowadzenie?

Mam konkretne pytanie do pana ministra Jabłońskiego. Pan minister Jabłoński mówi, że to resort infrastruktury zajmuje się tą kwestią. Pytam więc konkretnie. Co w sprawie systemu kolejkowego po stronie ukraińskiej zrobił resort MSZ? Czy jakiekolwiek pismo informujące czy proponujące zniesienie tego systemu ze strony MSZ wpłynęło do ministerstwa spraw zagranicznych Ukrainy? Czy było to przedmiotem rozmowy z ambasadorem? Proszę o konkretne odpowiedzi na te pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za bardzo merytoryczny i ważny głos, panie pośle.

Przedstawiam kolejkę osób zapisanych do dyskusji. Państwo posłowie Bartosz Romowicz, Marek Sowa, Piotr Kandyba, Witold Tumanowicz, Paulina Matysiak, Stefan Krajewski, pan minister Andrzej Adamczyk, pani posłanka Danuta Jazłowiecka, pan Jan Buczek i pan Tomasz Borkowski. Czy chce ktoś jeszcze? To proszę podejść w tym momencie do prezydium i się dopisać. Po dopisaniu państwa zamkniemy listę.

Szanowni państwo, kolejna osoba, która zgłosiła się do dyskusji, to pan poseł Bartosz Romowicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartosz Romowicz (Polska2050-TD) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, transportem zajmuję się od 6 listopada, kiedy spotkałem się na przejściu granicznym w Korczowej z przewoźnikami. Pan natomiast zajmuje się kilka lat, więc mogę czegoś nie wiedzieć, ale pan powinien. Skoro ja 6 listopada po rozmowie z przewoźnikami dowiedziałem się, jakie są konkretne działania, które można podjąć na już, chociażby za pośrednictwem rozporządzeń ministra infrastruktury, to wydaje mi się, że pan tym bardziej powinien to wiedzieć. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Ponad dwa tygodnie temu wspólnie z innymi posłami Polska2050 – Trzecia Droga złożyliśmy interwencję poselską w Ministerstwie Infrastruktury. Do dzisiaj nie mamy odpowiedzi. Wiem, że teraz jest okres, kiedy się niszczy, a nie tworzy dokumenty, prosiłbym jednak, aby na tę interwencję odpowiedzieć, bo są to bardzo konkretne pytania.

Kolejny aspekt jest taki. Powiedział pan, że wojewodowie działają. Chciałbym więc zapytać, czy ma pan wiedzę – a jeżeli pan nie ma wiedzy, to kto taką wiedzę posiada – kto podjął decyzję po pierwszym tygodniu protestu, żeby m.in. w Korczowej w asyście Policji ominąć protestujących, łamiąc przepisy ruchu drogowego, i doprowadzić pojazdy do przejścia granicznego. Jeżeli podjęła to pełniąca obowiązki wojewody wicewojewoda, to z jakiego powodu? Co było tego przyczyną? Wydaje mi się, że rozwiązanie sprawy przez władze państwowe nie polega na tym, aby omijać protestujących, tylko na tym, aby załatwiać ich tematy, a państwo poszliście na skróty i ominęliście protestujących. Dopiero jak zobaczyliście, że robi się poważnie, zaprzestaliście tego.

Proszę mi wierzyć, ci ludzie nie stoją tam dlatego, że nie mają co robić, tylko dlatego, że walczą o swoje życie. Jeżeli zaraz na początku, 6 czy 7 listopada, podjechałby pan tam, to dowiedziałby się pan o tym bezpośrednio. Zresztą jest na tej sali chociażby pan Tomasz Borkowski, który wtedy rozmawiał ze mną razem z przewoźnikami i jest w stanie powiedzieć, jakie konkretnie rozwiązania można krok po kroku przeprowadzić.

Ostatni aspekt, który chciałem panu powiedzieć, jest taki. Przez 9 lat byłem burmistrzem Ustrzyk Dolnych. Zna pan Podkarpacie. Pochodzi pan z niego. To miejsce, gdzie mamy przejście graniczne w Krościenku. Zauważamy taki trend, że duże transporty, które stoją po kilkanaście dni, zaczynają się rozładowywać na mniejsze transporty i jechać na mniejsze przejścia graniczne, m.in. na przejście graniczne w Krościenku. Kiedy jechałem do Warszawy, przejeżdżałem niedaleko przejścia. Kolejka do odprawy sięgała kilku kilometrów. Myślę, że będzie się ona notorycznie powiększała, natomiast przejście graniczne w Krościenku jest niedostosowane do tego, aby przyjmować tak duże ilości pojazdów, dlatego że infrastruktura dojazdowa do przejścia granicznego jest po prostu nierozwinięta. Nie ma chodnika, nie ma nawet zatoki autobusowej, przystanku autobusowego. Mamy tylko dwa pasy dojazdowe i jeden pas wyjazdowy.

Mieliśmy taką sytuację w czasie wojny z Ukrainą, kiedy to przez odprawy celne był dość duży ruch na przejściach granicznych. Kolejki sięgały Brzegów Dolnych, a nawet Ustrzyk Dolnych. Obawiam się, że teraz sytuacja będzie podobna. Proszę zwrócić uwagę na jedną rzecz. Jaka jest obstawa nocnych dyżurów Policji na terenie gmin i powiatów przygranicznych? Jeżeli okaże się, że od przejścia granicznego w Krościenku będziemy mieli kilkukilometrową albo kilkunastokilometrową kolejkę do odprawy, to bezpieczeństwo obywateli, Polek i Polaków mieszkających w gminie Ustrzyki Dolne – m.in., bo to nie tylko gmina Ustrzyki Dolne, ale też powiat lubaczowski, przy przejściach granicznych w Budomierzu i przy pozostałych mniejszych przejściach – w mojej ocenie będzie zagrożone. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę, pan marszałek Marek Sowa.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przez ostatnią godzinę mieliśmy okazję dowiedzieć się, jak dramatyczna jest sytuacja polskich przewoźników. Oczywiście nie jest tak, że problem zaczyna się w momencie, kiedy rozpoczyna się protest, tylko problem na pewno mógł być dostrzeżony zdecydowanie wcześniej. Nie podjęto jednak żadnych kroków, które mogłyby przyczynić się do rozwiązania tego problemu.

Podobnie jak kilku moich przedmówców chciałbym jednak wrócić do praprzyczyny tego problemu. Jak mogę sobie wyobrazić, decyzje o liberalizacji transportu podejmowano wiosną 2022 r. Była ona podejmowana w nagłym trybie, w okoliczności agresji Rosji na Ukrainę. Choć było to w pełni zrozumiałe, trudno przejść spokojnie nad sytuacją związaną z podejmowaniem decyzji o przedłużeniu o rok w roku bieżącym.

Po pierwsze nie jest tak, jak próbują nam wmówić ministrowie PiS, minister Adamczyk na sali sejmowej tydzień temu, a dzisiaj minister Weber, że to UE coś narzuciła. Nie ma takiego sposobu podejmowania decyzji w UE, który arbitralnie by coś narzucał. Wszystko odbywa się z udziałem państw członkowskich, również z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i polskiego przedstawicielstwa w UE, które na bieżąco uczestniczy w spotkaniach. Tak samo było ostatnio.

Dlatego dziwię się, że decyzja ta została przyjęta jako punkt niewymagający żadnej dyskusji. To oznacza, że ze strony wszystkich krajów członkowskich była pełna aprobata dla takich rozwiązań. Decyzja nie była podejmowana jednorazowo, tylko był przygotowany projekt. Pracowała grupa robocza, która zaakceptowała propozycję. Przyjęli ją ambasadorowie 27 krajów UE i dopiero w marcu bez żadnej dyskusji, jak już wspomniałem, została zaakceptowana. Dlatego wydaje się, że zasadny jest jednak powrót do tego i zażądanie od MI, żeby pokazali wszystkie dokumenty świadczące o tym, jaką wiedzę mieli wiosną bieżącego roku, czy to monitorowali i wysyłali takie monity do KE, do stałego przedstawicielstwa, czy było to przedkładane na grupie roboczej, jak zmie-

niała się wówczas sytuacja transportowa. To musimy wiedzieć, tym bardziej że znalazłem też notatkę na stronie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Państwo chwalicie się decyzją o przedłużeniu, zaznaczając, że to na wniosek Polski zmieniono ten zapis: nie do końca działań wojennych, tylko na rok. Przytaczacie tę interpretację, że strona ukraińska nie będzie mogła żądać dodatkowych zezwoleń od polskich przewoźników. To, co dzisiaj mówicie, stoi w całkowitej sprzeczności z waszym zachowaniem wtedy, kiedy ta decyzja była podejmowana. Ta sprawa musi być dogłębnie wyjaśniona, bo nie zadbaliście o interesy polskich przewoźników. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Kolejny do głosu zapisał się pan poseł Piotr Kandyba. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Piotr Kandyba (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, przysłuchując się wypowiedziom na posiedzeniu naszej Komisji, mam wrażenie, że wszyscy tracą. Traci polski budżet, tracą firmy transportowe, i te po stronie ukraińskiej, i polsko-ukraińskie, i polskie, bo macie przecież zblokowane samochody na granicy.

Jeżeli chodzi o polski budżet, dostaję informację taką, że tylko w energetyce na Vacie tracimy od pół miliona do miliona złotych dziennie. Chodzi o pellet, który jest ze słonecznika. Dodatkowo jeszcze tracą oczywiście nasi eksporterzy plastikowych czy kartonowych kubków, które są eksportowane na Ukrainę, producenci nawozów, paliw i inni producenci. Sytuacja jest taka, że ten konflikt powoduje to, że wszyscy tracimy. Oczywiście jest jeszcze sprawa społeczna na granicy, w przygranicznych gminach itd., którą poruszali koledzy. Nie ukrywajmy też, że jeżeli chodzi o transport na Ukrainę, to jeżdżą głównie Ukraińcy. W ok. 90% jeżdżą tam Ukraińcy, i w jedną, i w drugą stronę, bo Polacy nie chcą tam jeździć.

Biorąc to wszystko pod uwagę, mam pytanie. Ponieważ strona rządowa pokazuje swoją niemoc i nie ma co się łudzić, zaczynamy się kręcić wokół własnego ogona, pytanie jest takie. Czy strona społeczna, państwo, którzy blokują dzisiaj granicę, są w stanie zawiesić protest, żeby odblokować granicę, przywrócić normalność i dać nam czas – mówię tu o nowym rządzie – na to, żebyśmy ułożyli te stosunki inaczej? Mam wrażenie, że inaczej będziemy tylko i wyłącznie pogłębiali kryzys na niekorzyść wszystkich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Witold Tumanowicz. Bardzo proszę.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Panie przewodniczący, dziękuję za głos. Strona ukraińska jest w symbiozie ze swoimi przewoźnikami. Widać, że cała ta eKolejka, którą wprowadzili, to tak naprawdę korupcjogenny mechanizm szykanowania polskich kierowców. Wszystkie rzeczy, bulwersujące historie, które tutaj słyszeliśmy, jako Konfederacja słyszymy już od dawna, dlatego że jesteśmy z protestującymi nie od dziś. Problemy i konsekwencje związane z tym, co wprowadziła umowa pomiędzy UE a Ukrainą, znamy już od dawna.

Wy nie znacie, bo kiedy umowa została wprowadzona, nie mieliście żadnych analiz o tym, jak to wpłynie na polską branżę. Wtedy w żaden sposób nie protestowaliście. Mówienie o tym, że teraz przedłużyliście tę umowę tylko i wyłącznie o rok, jako o waszym negocjacyjnym sukcesie to jakiś żart. To jest szukanie, przepraszam za wyrażenie, dupochronów. Coś robicie? Tak naprawdę nic nie robicie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, przywołuję pana do porządku.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Przepraszam. Przepraszam, natomiast nie zmienia to faktu, że nie ma lepszego słowa na to, co w tym momencie robi polski rząd.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Rozumiem, ale zachowajmy kulturę.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Zauważmy to, że nie daliście urzędnikom żadnych narzędzi, oficjalnych czy nieoficjalnych, do tego, aby wywoływać naciski na to, aby strona ukraińska zluzowała. To, co robi strona ukraińska, obrazuje prostą rzecz. Minister Derkacz przyjeżdża na polską granicę i robi prowokację. Robi prowokację, a wy cieszycie się z tego, że umowę przedłużyliście o rok. To jest właśnie problem, że negocjujecie z dzikim krajem, którym jest wojna, a oligarchowie mają w tym momencie złote żniwa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, przywołuję pana do porządku, naprawdę.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Taka jest w tym momencie sytuacja dotycząca tego, jak wzrósł zysk ukraińskiej strony, ukraińskich przedsiębiorców, ukraińskich oligarchów. Pytam, czy jest jakaś możliwość sprawdzenia tego, czy wzrósł, o ile wzrósł. Wiadomo tylko, że wzrósł. Wiadomo tylko, że liczba nowych przewozów, powiększenie udziału w rynku strony ukraińskiej jest wyraźne. To wszyscy wiedzą. Jak to się przekłada na zyski? Tego możemy się tylko domyślać. Byłem na granicy i widziałem, jak luksusowe samochody wjeżdżają na Ukrainę. Ktoś je kupuje, co oznacza, że po stronie ukraińskiej są ludzie, których stać na luksusowe samochody, mimo tego, że po tej stronie jest wojna, a polski rząd nic sobie z tego nie robi i będzie dawał jakieś…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, przypominam, że tematem naszej dyskusji jest sytuacja polskich firm transportowych.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Dokładna sytuacja polskiej branży transportowej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Zajmijmy się tym, jak pomóc polskiej branży transportowej.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Jeśli jest tak dobrze, to dlaczego branża transportowa protestuje? Dlaczego nie jesteście w stanie absolutnie nic zrobić, aby wspomóc polską branżę transportową, żeby wesprzeć ten protest w taki instytucjonalny sposób, żeby strona ukraińska złamała się, by w końcu przywrócić uczciwe warunki? Branża transportowa nie prosi o nic więcej niż tylko o przywrócenie uczciwych warunków dla tej branży.

Macie jeszcze 12 dni na to, aby podjąć bardziej odważne działania. Z kolei wy tutaj, którzy będziecie stanowić nową większość rządową, już w grudniu będziecie mogli się wykazać. Zobaczymy, jak załatwicie sprawę polskich przedsiębiorców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Mam nadzieję, panie pośle, że razem załatwimy.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Mam nadzieję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To jest nasz wspólny interes, żeby branża transportowa, którą wspieramy w sposób…

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Daję kredyt zaufania, naprawdę, bo to jest w interesie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Podziwiam pańską mowę. Prosimy o konstruktywne propozycje. Myślę, że jeżeli będą położone na stole konstruktywne propozycje z państwa strony, to będziemy się nad nimi pochylać, natomiast rozliczanie i wycieczki pod adresem rządu, który nie może zostać powołany, bo jest, krótko mówiąc, blokowany… Myślę, że to jest jeszcze nie ten moment. Zachęcam pana posła do pohamowania entuzjazmu w tej sprawie, żebyśmy jednak mieli chwilę na to, żeby podjąć działania.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Wyraziłem tylko nadzieję na to, że będziecie mogli się wykazać, tylko i wyłącznie tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Kolejna osoba, wielce szanowna pani przewodnicząca Paulina Matysiak, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dziękuję.

Szanowni państwo, skieruję może jeszcze jedno zdanie do pana posła Tumanowicza. Jak panu brakuje słów, to proszę zainwestować w słownik.

Poseł Witold Tumanowicz (Konfederacja):

Proszę znaleźć synonim do tego.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Chciałabym zwrócić uwagę na to, że problem przewozu ładunków przez granicę mogłaby przecież w dużej mierze rozwiązać kolej. Niestety z przykrością stwierdzam, że rząd Prawa i Sprawiedliwości nie był tym tematem zainteresowany. Naprawdę pilnie potrzebujemy inwestycji w terminale przeładunkowe przy granicy w Medyce, ale takie inwestycje nie są nawet przygotowywane. Co gorsza, w rok od zakończenia remontu linii kolejowej nr 102 Przemyśl – Malhowice – granica państwa – Niżankowice, wciąż nie uruchomiono przejścia granicznego i nie przejechał tą linią żaden pociąg.

Chciałabym dopytać. Jest z nami przedstawiciel MI. Czy w ogóle była brana pod uwagę kwestia przeniesienia transportu ładunków z tego drogowego na kolejowy? Jak wygląda sytuacja i obsada Straży Granicznej, jeżeli chodzi o obsługę i odprawę pociągów towarowych? Mamy zmodernizowane przejście kolejowe Dorohusk. PLK przywróciła od lat nieczynne tory, zmodernizowała szeroki tor Dorohusk–Chełm. Z informacji od Straży Granicznej wynika, że na tej stacji jest obsługiwany ruch towarowy w liczbie dwóch pociągów na dobę. To chyba zdecydowanie za mało.

Czy coś w tym temacie robimy? Czy w ogóle chcemy coś robić? Jakie działania podejmowało ministerstwo właśnie w tym temacie? To rozwiązałoby, przynajmniej częściowo, także problem, o którym dzisiaj dyskutujemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej.

Kolejny mówca to pan poseł Stefan Krajewski. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Stefan Krajewski (PSL-TD):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, wczoraj pani minister Gembicka bohatersko rozwiązywała problemy na granicy. Podejrzewam, że w tej chwili pan minister Gajadhur również rozwiązuje problemy na granicy albo za chwilę będzie rozwiązywał. Ten dwutygodniowy rząd wszystko może obiecać, faktycznie, tylko niczego z tego nie zrealizuje.

O tym problemie była już dyskusja podczas posiedzeń Międzyresortowego Zespołu ds. Transportu Produktów Rolnych i Spożywczych z Ukrainy, który został powołany 24 czerwca 2022 r., spotkał się raptem trzy razy, raz po to, żeby się ukonstytuować. A później? Przecież wszyscy doskonale wiedzieli o tym problemie, ale ten rząd ani nie wyciągnął wniosków z tego, co wydarzyło się ze zbożem, z produktami, ani nie zrobił tego, żeby chronić polskich przewoźników. Doskonale wiemy, że jesteśmy potęgą, ale rząd o to nie zadbał. Oczywiście próbował rozliczać opozycję, zrzucać winę na KE, a jechał tam i na wszystko się godził. Nie szukał rozwiązań, nie wykorzystywał relacji z komisarzem ds. rolnictwa ani z komisarzem ds. transportu, a dzisiaj próbuje się wybielić i całą winę zrzucić na KE albo zostawić ten problem, a pierwszego dnia nowego rządu będzie próbował udowadniać – tak jak wczoraj słyszeliśmy na sali plenarnej – że zamrażarka, która dwa tygodnie mrozi projekty ustaw, jest zamrażarką. Tak samo usłyszymy, że rząd nie znalazł jeszcze rozwiązań.

Gdzie przez tyle miesięcy był pan minister infrastruktury? Gdzie był pan minister, który miał te tematy rozwiązywać? Nie spotykaliście się, bo byliście zajęci kampanią wyborczą. Wszystkie siły rzuciliście na prace w terenie, na te wszystkie pikniki i festyny,

a nie zostały podjęte żadne ustalenia i przepisy, by rozwiązać tę sytuację i pomóc. Przez tyle miesięcy nie pomogliście ani polskim przewoźnikom, ani polskim rolnikom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę wielce szanowną posłankę Barbarę…

Przepraszam, tak, rzeczywiście, panie ministrze, bardzo proszę. Pan minister poinformował, że niestety musi udać się na zaplanowane spotkanie, w związku z czym bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MSZ Paweł Jabłoński:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Dziękuję za udzielenie głosu poza kolejnością. Chętnie zostałbym do końca i odniósł się do następnych pytań, które padną, natomiast, jak mówiłem państwu na początku, mam zaplanowane spotkanie m.in. w sprawie kwestii, o której dziś rozmawiamy z ambasadorem Ukrainy. Dalej będziemy więc prowadzili te działania.

Odnosząc się do pytań, które tutaj padają, podkreślam raz jeszcze, mamy taki podział, to jest standardowa mechanika pracy każdego rządu, że sprawy sektorowe, które dotyczą poszczególnych ministerstw, rozwiązują bezpośrednio te ministerstwa. MSZ pełni tutaj rolę obsługową, rolę wsparcia. MI pełni rolę wiodącą, natomiast oczywiście rozmawiamy również kanałami politycznymi. Pan minister Weber przedstawiał informacje o różnych kontaktach na szczeblu politycznym pana ministra Adamczyka, także na poziomie wicepremiera Ukrainy, z wicepremierem Kubrakowem. Poziom polityczny jest więc bardzo wysoki.

Będziemy te działania kontynuowali także dzisiaj i sądzę, że po spotkaniu z ambasadorem Ukrainy… Jak państwo doskonale wiecie, na posiedzeniu plenarnym ma być przedstawiona informacja również w tej sprawie. To, co uda się ustalić na spotkaniu z prezydentem Ukrainy, też z pewnością posłuży do aktualizacji tej informacji.

Pozostaję więc do państwa dyspozycji. Jesteśmy gotowi do udzielenia odpowiedzi, czy bezpośrednio, czy na piśmie, na wszelkie pytania, które będą się pojawiać w trakcie tego posiedzenia, w trakcie posiedzenia plenarnego czy w innych trybach znanych państwu posłom. Co do zasady natomiast merytoryczną kontrolę nad tą sprawą, merytoryczne jej prowadzenie to domena MI. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MSZ Paweł Jabłoński:

Przepraszam, że muszę opuścić państwa posiedzenie. Jeśli mi się uda, jeśli jeszcze będziecie państwo obradowali, postaram się wrócić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Wracamy do debaty. O zabranie głosu bardzo proszę panią posłankę Barbarę Oliwiecką.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący.

Żałuję, że pan minister już wychodzi, ale chciałam zwrócić uwagę na dwa bardzo ważne aspekty: na to, co przedstawiła strona społeczna o tym, że od dawna był brak adekwatnych i efektywnych działań po stronie rządu, i na drugą kwestię, czyli na to, co bardzo często pojawia się w debacie publicznej ze strony Prawa i Sprawiedliwości, czyli złą Unię Europejską.

Nie wszystko, szanowni państwo – co już tutaj wybrzmiało – jest winą UE. Żeby mieć wpływ na procesy, na umowy, które są podpisywane, i na sposób ich realizacji, trzeba po prostu mieć sojuszników. Moje pytanie było bardzo konkretne. Jakich sojuszników rząd Prawa i Sprawiedliwości pozyskał, żeby negocjować tę umowę, żeby nagłaśniać te problemy?

Szanowni państwo, umowa zawarta pomiędzy UE a Ukrainą przewiduje wszystko, oczywiście łącznie z jej wcześniejszym wypowiedzeniem, łącznie z procedurą rozwiązywania sporów. Od tego jest wspólny komitet, który ma usiąść i rozwiązywać spory. Narzędzia prawne więc są. Pytanie tylko, co polski rząd zrobił, żeby pozyskać sojuszników i nagłaśniać te problemy. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, pani posłanko, za niezwykle merytoryczny i wartościowy głos.

O zabranie głosu bardzo proszę pana posła Bartosza Zawieję.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Chciałbym przytoczyć kilka zapisów umowy między UE a Ukrainą, która ma obowiązywać do czerwca przyszłego roku. Warto zaznaczyć art. 6, który w pkt 2 określa tryb przedłużenia tej umowy. Chodzi mniej więcej o to, że najpóźniej trzy miesiące przed wygaśnięciem umowy strony konsultują się w celu zapewnienia jej przedłużenia. Jest to oczywiście znamienne, bo taki stan rzeczy w najgorszym scenariuszu, o którym dzisiaj procedujemy, może wystąpić pod koniec przyszłego roku. Warto również przeanalizować kolejny artykuł tej umowy, który dotyczy powołania tzw. wspólnego komitetu, w którym obserwatorami mogą być przedstawiciele państw członkowskich.

Pytam więc, czy polska strona jest w tym tzw. wspólnym komitecie, czy ma status członka-obserwatora i czy w tym gremium są również przedstawiciele innych państw członkowskich, których ten problem dotyczy. To pięć krajów, które, również w imieniu korporacji transportowych, z tego, co pamiętam, przedłożyły wspólne stanowisko pani komisarz UE ds. transportu.

Mało tego, to gremium przyjmuje regulamin wewnętrzny. Czy dysponują państwo tym dokumentem? Czy w ramach tzw. regulaminu są jakieś tryby procedowania bądź reagowania na sprawy trudne lub bardzo trudne? Bez wątpienia z taką sprawą mamy do czynienia.

Mam pytanie odnośnie do przedstawionych tutaj danych. Gdzie instytucja transportu drogowego wykonuje kontrole? Na jakiej granicy? Warto zobaczyć, że jeżeli chodzi o kontrole kabotażu, jak i przewozy typu cross-trade, należy wykonywać je na zachodzie i południu kraju. Czy jest prowadzona jakaś statystyka tego typu kontroli? Jeżeli chodzi o to, gdzie są one wykonywane, interesuje mnie również statystyka tego, w której części naszego kraju instytut transportu drogowego te kontrole prowadzi. Czy w związku z tą sytuacją w ostatnim czasie kontrole te uległy zintensyfikowaniu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, wielce szanowny panie pośle.

Muszę nadrobić jedną rzecz, ponieważ umknęło nam jeszcze zgłoszenie pana Rafała Meklera ze strony społecznej. Bardzo proszę teraz o zabranie głosu pana Meklera. Bardzo proszę.

Przedstawiciel organizatorów protestu Rafał Mekler:

Dzień dobry państwu.

Proszę państwa, chciałem zwrócić uwagę, że urządzacie sobie państwo znany z powieści Suworowa tzw. konwejer. Jesteśmy po kilku rundach rozmów ze stroną ukraińską i oni uprawiają to samo. Kilka godzin słuchaliśmy o przepustowości przejść, o tym, jakie mają plany, jakie widzą perspektywy rozwoju, żeby te granice udrożnić itd. Po trzech godzinach zbombardowani toną informacji zaczęliśmy rozmawiać. Mam wrażenie, że tutaj idziemy w tę samą stronę, a w tę samą stronę na pewno nie chciałbym iść.

Proszę zwrócić uwagę, że ludzie stoją dzisiaj na mrozie 23. dzień. Nie jest tak, że możemy sobie siedzieć jak kierowca ukraiński, w aucie z włączonym ogrzewaniem postojowym. My stoimy fizycznie na drodze, w deszczu, w śniegu, w mrozie. Gdybyśmy się schowali, to samochody jechałyby, tak jak jechały. Protest jest jednak po to, żeby ta kolejka była uciążliwa, a musimy też kontrolować, czy jest to przewóz humanitarny, czy jest to przewóz militarny. Nie jest więc tak, że to sobie jedzie. Prawda jest taka, że musimy stać.

Pojawiło się kilka wątków, ale chciałbym wypowiedzieć się wokół dwóch kierunków. Pierwszy kierunek to kierunek ukraiński, czyli potrzeba wyłączenia polskich przewoźników z ukraińskiego systemu elektronicznej kolejki. Proszę zwrócić uwagę, jak to wygląda. Ukraiński kierowca wjeżdża na Ukrainę, loguje się w telefonie do tej kolejki. Ma kolejkę za 12 dni, jedzie do domu. W komfortowych warunkach spędza czas z rodziną, podczas gdy polski kierowca w tym samym czasie, przez 12 dni siedzi w ciężarówce.

Dla symetrii przytoczę teraz statystyki z Dorohuska. Według Policji w Dorohusku średni czas oczekiwania na przekroczenie granicy to pięć i pół dnia, proszę państwa. Nie czternaście dni po stronie ukraińskiej, tylko pięć i pół dnia. Rozmawialiśmy z kierowcami. Mówią, że przez to, że ich koledzy zabierają im paszporty, że regulują kolejkę, jest to siedem do ośmiu dni. Nawet więc w momencie, kiedy jest blokada, kiedy jest ta straszna katastrofa humanitarna, nadal brak symetrii. Drodzy państwo, miejcie tego świadomość.

Nie domagamy się niczego nadzwyczajnego. Tak naprawdę domagamy się przywrócenia sytuacji sprzed wojny. Przed wojną mieliśmy kolejkę żywą, tzw. ruch potokowy, czyli kierowca, który przyjeżdżał na granicę, jeżeli stanął trzeci, wiedział, że jako trzeci wjedzie do szlabanu. W tym momencie dochodzi do takich patologii, że polski kierowca widzi, że wjedzie na przykład po dwunastu dniach na godz. 15:00, dojeżdża do granicy i okazuje się, że kolejka przeskakuje mu o sześć godzin. Co ma zrobić z czasem pracy, chociażby z tachem itd.? Dlaczego domagamy się dwóch kolejek? Domagamy się ich nie tylko dla Polaków, tylko ogólnie, dla przewoźników unijnych.

Przypominam, że – zaobserwowaliśmy to na granicy – jedzie bardzo dużo zachodnich przewoźników z pomocą humanitarną, którzy później też tyle dni stoją po drugiej stronie. Proszę państwa, Niemcy, Holendrzy stoją z naszymi kierowcami i są zszokowani, że coś takiego w „cywilizowanym” państwie nadal istnieje. Musimy dostać tę kolejkę od strony ukraińskiej. Powiem krótko: musimy ją dostać. Nie widzę innej możliwości, bo w przeciwnym razie jesteśmy narażani na koszty, bo samochód stoi przez dwanaście dni. Czy kierowca pojedzie do domu, czy nie pojedzie do domu, i tak są straty, proszę państwa. Pozostaje tylko kwestia wysokości tych strat. Nie może tak być. Przynajmniej na trzech przejściach muszą być żywe, potokowe kolejki dla pojazdów unijnych. Bez tego nie zejdziemy z granicy, na sto procent.

Proszę państwa, kolejna rzecz to kwestia zezwoleń. Przytoczę kilka faktów. W 2022 r. na Ukrainie sprzedaż nowych ciężarówek bije rekordy. Kolejna rzecz. Rozmawiamy z kierowcami. Rozmawiając z kierowcami, pozwoliłem sobie robić statystyki na granicy. Wiecie państwo, jaki jest średni czas przebywania kierowcy ukraińskiego w UE? Ok. 50 dni. Rozmawiamy z nimi, pytamy, kiedy kierowca wyjechał, kiedy wrócił, i okazuje się, że jest to ok. 50 dni. Zadajmy sobie teraz pytanie. Co ciężarówka robi przez 50 dni? Nie sądzę, żeby kierowca zwiedzał zabytki Warszawy, tylko jestem pewien, że jeździ po Europie i wykonuje pracę przewozową, która powinna być dla przewoźników unijnych. Nie mówimy tylko o przewoźnikach polskich. Mówimy także o przewoźnikach francuskich, niemieckich, hiszpańskich czy chociażby o przewoźnikach z Beneluksu.

Kolejna rzecz, o której nic nie powiedzieliśmy, a która też jest w tej sytuacji niesprawiedliwa, to kwestia tego, że w tej chwili strona ukraińska ma nadpodaż kierowców z racji tego, że kierowca z Ukrainy nie może wyjechać. Może wyjechać w trzech wypadkach: kiedy jest chory psychicznie, kiedy przekroczył 60 lat lub kiedy ma troje dzieci na utrzymaniu na Ukrainie. W związku z tym w tym momencie strona ukraińska ma nadpodaż kierowców i to przewoźnicy w tym momencie dyktują ceny, za jakie kierowcy będą pracować.

Proszę państwa, rozmawiamy z kierowcami. Zadam pytanie. Czy jest w porządku, że uwięziony we własnym kraju kierowca ukraiński pracuje za 700 euro miesięcznie? Czy to jest w porządku, drodzy państwo? Uważam, że nie.

Kolejna rzecz. Jesteśmy po wczorajszej rozmowie z przedstawicielami Komisji Europejskiej. W KE padła rzecz, która w mojej opinii jest skandaliczna. Zapytaliśmy, czy z racji strat powinniśmy dostać jakieś odszkodowania. Dostaliśmy odpowiedź, że rzeczywiście jest to dobry pomysł, tylko to powinno być wypłacane z budżetów krajowych. Zadam teraz pytanie. Czy jest sprawiedliwe, żeby polski podatnik wypłacał odszkodowa-

nia polskiemu przewoźnikowi za to, że ten musi ustąpić miejsca przewoźnikowi ukraińskiemu? Uważam, że nie, bo tak nie powinno być.

Jest jeszcze jedna rzecz à propos skontrolowanych ciężarówek. Tylko przypomnę, że jako Konfederacja podjęliśmy interpelację poselską. Zapytaliśmy, jak wygląda kontrolowanie pojazdów ciężarowych w Polsce. Panie ministrze, proszę mnie poprawić, jeżeli się mylę, ale z tego, co pamiętam, było 58% kontrolowanych samochodów polskich, czyli mówi to nam, ni mniej, ni więcej, że polska inspekcja kontroluje więcej samochodów polskich niż zagranicznych, co też, uważam, jest niesprawiedliwością.

Kolejna rzecz à propos wykrywalności, drodzy państwo, sytuacja wygląda następująco. Znam odpowiedź, ale chciałbym się dowiedzieć i zadam to pytanie. Czy Inspekcja Transportu Drogowego sprawdza zgodność towaru z dokumentami? Na samej granicy wyjawiliśmy kilka przypadków, że kierowca dał nam, bo po prostu nie był tego świadomy… Prezentowaliśmy te dokumenty ministrowi Derkaczowi. Wyjawiliśmy przypadki kabotażu po Polsce, kiedy kierowca miał dwie CMR-ki. Ładunek był, powiedzmy, na trasie Lublin–Szczecin. Na jednym liściе przewozowym miał napisane, że jedzie z Ukrainy do Szczecina, a dopiero na rozładunku prezentował właściwe dokumenty, które uprawniają go do wypłacenia za fracht.

Drodzy państwo, tak jak mówię, chciałbym, żebyśmy skończyli ten konwejer. Naprawdę skończmy opowiadanie o tym, kto i za co jest winny, kto i co źle zrobił. Proszę państwa, przejdźmy do porządku dziennego. Jest, jak jest, trudno. Rozliczajcie się poza tym gremium. Ludzie na granicy marzną, ludzie tracą pieniądze, ludzie oczekują od was konkretnych rozwiązań. Te rozwiązania chcemy tutaj usłyszeć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

O głos po zakończeniu listy posłów z Komisji prosił pan minister Adamczyk. Panie ministrze, bardzo proszę o zabranie głosu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, padło wiele informacji. Niektóre z nich mocno mijają się z rzeczywistością, ale nie chciałbym wpadać w polemikę, jakkolwiek pozwoli pan przewodniczący, że nawiążę do wypowiedzi, z którymi osobiście się nie zgadzam.

Rząd Ukrainy, ministerstwo transportu, to trudny partner. Doświadczaliśmy tego przez wiele ostatnich lat. Przez osiem lat miałem okazję uczestniczyć w różnego rodzaju działaniach i aktywnościach związanych także z transportem samochodowym. Nie mogę więc zgodzić się ze stwierdzeniem, że rząd nigdy nic nie robił dla transportu.

Przypomnę, że w okolicy 2013 r. rząd podpisał z Ukrainą umowę, ustalenia co do wielkości przepływu samochodów ciężarowych przez granicę. Już wówczas dostrzegany był problem granicy blokującej się od strony Ukrainy. Zresztą bodajże w 2014 r. lub 2015 r. rząd podpisał umowę z Ukrainą, gwarantując środki finansowe na rozbudowę przejść granicznych i dróg dojazdowych do tych przejść. Ze strony Ukrainy środki te nie zostały niestety wykorzystane.

To porozumienie dotyczące ilości odprawianych samochodów było notorycznie niewykonywane przez stronę ukraińską. Efektem było to, że polscy przedsiębiorcy rezygnowali z kierunków na Ukrainę ze względu na długi czas oczekiwania na wyjazd z Ukrainy. Z tego powodu podjąłem decyzję o zmniejszeniu o 40 tys. zezwoleń dla ukraińskich przedsiębiorców wjeżdżających do Polski. To też postaram się przypomnieć przedstawicielom branży. Wówczas były to państwa oczekiwania i realizowaliśmy te oczekiwania.

Przypomnę, że efektem tego była nieprzewidziana wcześniej i niezapowiadana modernizacja szlaku kolejowego przez Ukrainę, który służył tranzytowi polskich towarów do Chin. Wojna wybuchła w 2022 r., więc była to końcówka 2021 r. Decyzja o zmniejszeniu liczby zezwoleń została bardzo mocno oprotestowana przez stronę ukraińską. Pojawiły się wypowiedzi m.in. wiceministra gospodarki, Tarasa Kaczki, który stwierdził, że są to elementy świadczące o ludobójstwie na narodzie ukraińskim. To jest rzeczywistość. Przytaczam fakty.

Problem zezwoleń i odblokowania szlaku kolejowego udało się rozwiązać dwa tygodnie przed wojną. Kiedy byłem w Kijowie z naszą delegacją, ustaliliśmy, że szlak kolejowy, tranzyt dla polskich towarów, zostanie odblokowany. Uzgodniłem, że otrzymają cokolwiek więcej zezwoleń na przejazd samochodów. Żądali wówczas ok. 80 tys., a Ukraińcy dostali ok. 40 tys.

Stale deklarowane przez nich zwiększenie przepustowości przejść granicznych po wybuchu wojny w jakiejś mierze wzięliśmy na siebie. Co to znaczy? To znaczy uruchomienie przejścia granicznego Niżankowice–Malhowice dedykowanego dla transportu samochodowego. Pani poseł, jeśli pyta pani o linię nr 102, to pragnę przypomnieć, że w porozumieniu z Ukrainą linia nr 102 przeznaczona jest tylko i wyłącznie dla ruchu osobowego. Nie jest przeznaczona dla ruchu towarowego. To na marginesie.

Przypomnę państwu, że po wielu, wielu latach udało nam się uzgodnić z Ukrainą zwiększenie przepustowości przejścia granicznego Korczowa–Krakowiec w stronę Polski. Tam doszło wreszcie do wysublimowania, rozdzielenia ruchu samochodów ciężarowych i autobusów i samochodów osobowych. To zwiększyło możliwości tego przejścia. Tam, gdzie to było możliwe, zwiększyliśmy drożność przejść granicznych.

Doszło wreszcie do czerwca 2022 r., kiedy UE podpisała umowę z Ukrainą. Szanowni państwo, pragnę wszystkim przypomnieć, że nikt nie protestował przeciwko tej umowie, mało tego, wszyscy twierdzili, że Ukrainie trzeba pomóc, że oni muszą jechać do Europy, bo transport samochodowy zapewnia Ukrainie życie. Czy pamiętacie państwo poszczególne debaty na sali sejmowej w połowie 2022 r. i wzajemne oskarżenia o to, że wspierają Moskwę, że nie chcemy się na coś zgodzić albo w czymś nie wspieramy Ukrainy? Pragnę to państwu przypomnieć. Można wrócić do stenogramów sejmowych. Pragnę to państwu przypomnieć.

Pragnę przypomnieć to wszystkim, nie tylko parlamentarzystom, ale pragnę przypomnieć to także środowisku przewoźników. Drodzy panowie – przepraszam, to nie szowinizm, ale akurat panowie reprezentują środowisko przewoźników – mówiliście o tym, że Ukrainie trzeba pomóc. Nie mogę zgodzić się ze stwierdzeniem, że nigdy nie mieliśmy żadnych relacji i nie szukaliśmy większości w UE. Przypomnę pakiet mobilności, organizację grupy like-minded i prawdopodobnie skuteczne, daj Boże, zaskarżenie pakietu mobilności w części powrotów pojazdów do kraju pochodzenia, do siedziby rejestracji. To właśnie efekt porozumienia, współpracy z dziewięcioma państwami.

Z kolei, mówię wprost, nieuczciwe twierdzenie, że złożyłem kontrasygnatę na umowie czy na innych dokumentach związanych właśnie z zawieszeniem zezwoleń dla przewoźników ukraińskich… 29 czerwca doszło do podpisania tej umowy. Do podpisania tej umowy doszło podczas Connecting Europe Days. Byłem tam obecny. Byli tam obecni wszyscy ministrowie transportu UE. Byli też zaproszeni Ukraińcy. Prezydencja francuska organizowała to przedsięwzięcie. Po trzech godzinach od podpisania umowy dowiedzieliśmy się – my, delegacja polska – że umowa została podpisana dzięki relacjom naszych pracowników. Oni otrzymali informację, że umowa została podpisana. Wtedy był bodajże wicepremier Kubrakow, była prezydencja francuska, bodajże Adina Vălean i dyrektor DG MOVE. Podpisali tę umowę gdzieś w trakcie trwania tego wydarzenia. To jest coroczne wydarzenie. Szanowni państwo, tak to się odbyło.

Jeżeli ktokolwiek pyta, jakie są możliwości zmiany stanowiska UE, to powiem – teraz z perspektywy, ale z doświadczeniem, jakie wyniosłem z pracy w ministerstwie i relacji ministerialnych – że uważam, że są bardzo marne. Dlaczego tak twierdzę? Twierdzę tak dlatego, że podczas zorganizowanego przeze mnie spotkania na granicy w Dorohusku, gdzie poprosiłem o obecność wysoko reprezentowanej KE, była pani dyrektor z teamu pani komisarz Vălean, ale była też dyrektor DG MOVE (Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu w KE), która jest drugą osobą w KE, pani Magda Kopczyńska.

W czasie rozmów poinformowała mnie wprost, bo wielokrotnie zwracałem się o to, żebyśmy skoncentrowali się na umowie, na wykorzystaniu art. 7 tej umowy, który mówi o ocenie wpływu tej decyzji na gospodarkę państw UE, nie tylko Polski. Pani dyrektor mówiła wprost, że nie ma żadnej rozmowy i nie będzie żadnej rozmowy na temat umowy, na podstawie której zniesiono zezwolenia. Podkreślała to kilkakrotnie i wyraźnie. Spędziliśmy tam czas, jeśli dobrze pamiętam, od godz. 16:00 do godz. 22:00 na trudnych

negocjacjach ze stroną ukraińską. Spędziliśmy tam wiele godzin i po wielokroć pani dyrektor powtarzała w imieniu UE, że nie ma żadnej dyskusji na temat umowy.

Strona ukraińska natomiast twierdziła, że nie może wprowadzić żadnych zmian, szczególnie w eKolejce, ze względu na skomplikowane procedury legislacyjne, procedury rządowe, i że będzie to trwało miesiącami. Poprosiliśmy służby dyplomatyczne o weryfikację tej informacji, która padła ze strony przewodniczącego delegacji ukraińskiej. Po weryfikacji procedur mamy potwierdzenie z polskiej ambasady w Kijowie. Ukraińcy mogą wprowadzić takie zmiany w ciągu jednego, dwóch, najwyżej trzech dni. Nie ma żadnych problemów. Po stronie ukraińskiej powodem jest tylko i wyłącznie niechęć do zmian. Dzisiaj z perspektywy parlamentarzysty mogę już powiedzieć, że w mojej ocenie chodzi o to, ażeby polscy kierowcy zostali całkowicie wypchnięci z rynku ukraińskiego z wykorzystaniem tych elementów, które strona ukraińska wynegocjowała z UE, które zostały zawarte w umowie podpisanej 29 czerwca ub. r.

Dzisiaj mamy efekt wystąpień ministerstwa. Mówił to pan minister Rafał Weber. W zasadzie pan minister Rafał Weber jest upoważniony do informacji, co w tej sprawie zrobi ministerstwo. Mogę tylko odnieść się do historycznych, chociażby sprzed kilku tygodni, ale jednak historycznych działań. Właśnie 4 grudnia podczas rady ministrów transportu odbędzie się debata na temat wpływu podpisanej umowy o zawieszeniu zezwoleń na gospodarkę w UE. Udało nam się znaleźć już sojuszników w innych państwach. Potwierdzają i popierają polskie stanowisko w tej sprawie. Informujemy UE o aktualnej sytuacji i prawdziwych powodach tego protestu.

O tym pan minister nie mówił, może rozwinie ten wątek. Mamy informację, że Ukraina oczekuje, a wręcz żąda od UE wszczęcia postępowania naruszeniowego przez Polskę, które wynika z faktu, że ze względu na protest przedsiębiorcy ukraińscy nie mogą wjechać czy wyjechać, przekroczyć polskiej granicy ze względu na protest. Protest ma być podstawą do prowadzenia postępowania naruszeniowego, czyli to zupełnie inna narracja, zupełnie inaczej przekazywane informacje.

Co do działań UE, KE, szanowni państwo, tak jest. Tak to jest, bo przywołany przeze mnie pakiet mobilności, mimo tego, że łamano wszelkie możliwe zasady procedowania tego pakietu, został przeforsowany, ponieważ tak zdecydowała UE. Zdecydowano tak pomimo protestów. Przypomnę protesty przeciw pakietowi mobilności w Brukseli, które były współorganizowane przez Litwinów, w których uczestniczyły także organizacje zrzeszające pracodawców w transporcie. Panowie prezesi, przewodniczący pamiętają te protesty. Pomimo tego UE przyjęła takie, a nie inne rozwiązania.

Dlatego też wobec pytania, jaki jest wpływ Polski na wspólny komitet powołany na mocy umowy, którą podpisała Ukraina z UE, mówię wprost, szanowni państwo, nie łudźcie się, że można zrobić coś więcej, jeżeli Polska jest tylko obserwatorem. W grupie roboczej, w której odbywają się debaty i dyskusje na temat przedłużenia umowy na kolejne lata, decyzje podejmowane są w procedurze większości kwalifikowanej, a to oznacza, że brak zgody Polski nie doprowadzi do samodzielnego zablokowania prac nad przyjęciem i przedłużeniem umowy. Jeszcze raz powtórzę: większości kwalifikowanej. Nie mogliśmy znaleźć tej większości i uzyskać jej przy pakiecie mobilności, który ma bezpośredni, destrukcyjny wpływ, niezgodny z art. 56 traktatu zjednoczeniowego, który mówi o wolności przepływu usług. Nie mogliśmy zebrać większości kwalifikowanej.

Jeżeli więc ktoś pyta, co rząd zrobi, co Polska zrobi, a za chwilę tym albo podobnymi problemami będzie zajmował się kolejny rząd, jeżeli ktoś pyta, co Polska zrobi, co zrobi polski Sejm, to spróbujmy, może są tacy, którzy mają wpływ na decyzje KE. Być może oni wpłyną na zmianę tej decyzji. Problem z KPO – przepraszam, łączę wątki – bardzo wyraźnie mówi i pokazuje, że jeżeli UE nie chce, to znaczy, że jest w tym konsekwentna i bez względu na skutki doprowadzi do realizacji swojej decyzji.

Szanowni państwo, jeszcze raz bardzo proszę. Oczywiście można było zrobić więcej, można było zrobić dużo, można było zrobić to inaczej, ale bardzo proszę, nie podawajmy nieprawdy w przestrzeni debaty publicznej i nie mówmy o tym, że rząd nigdy nie interesował się problemami polskich przedsiębiorców w transporcie samochodowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

O głos poprosiła wielce szanowna wiceprzewodnicząca Komisji Infrastruktury, pani posłanka Krystyna Sibińska. Bardzo serdecznie proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, nie wiem, po co nam to pan powiedział. Czy mamy teraz pana żałować, bo nic pan nie może, nic pan nie mógł, bo jest pan obserwatorem? Czyja to jest wina? Cały wywód był po to, żeby wykazać swoją nieudolność i niemoc? To nic nie da.

Spotkaliśmy się tu po to, żeby usłyszeć, jakie macie propozycje. Jeśli nie macie propozycji, to po co ta dwutygodniowa farsa z niby-rządem? Skoro propozycji nie ma, to trzeba wywiesić flagę. Dzisiaj wywiesił pan białą flagę. Szkoda, że tak późno. To, co pan dzisiaj powiedział, to obraz nędzy i rozpaczy. Jeśli powiedział pan: „O umowie dowiedziałem się trzy godziny po tym", to gdzie byliście? Przy którym siedzieliście stoliku? To znaczy, że nie byliście partnerem. Jeśli Ukraińcy coś mogą, a wy nie możecie, to znaczy, że co robicie?

Opowiedział nam pan historie i na koniec puścił oko do kierowców, do tych, którzy protestują, że Ukraińcy sobie poradzą, a wy nie. To, przepraszam bardzo, po co tu się spotykamy? Nowy minister, który powinien tu być i przedstawiać propozycje, jedzie żegnać się ze swoimi byłymi pracownikami zamiast przyjmować rozwiązania i podejmować działania. Litości, naprawdę.

Dzisiaj przedstawił pan, panie ministrze, obraz całego funkcjonowania rządu PiS. To jest obraz nędzy i rozpaczy, wywieszona biała flaga. Naprawdę szkoda tych dwóch tygodni. Czym prędzej podajcie się do dymisji. Nie ma sensu prowadzić tej farsy. Dajcie pracować innym, tym, którzy będą przedstawiali pomysły, a nie opowiadali, czego to nie było i dlaczego nie można było czegoś zrobić. Nie można było zrobić, bo po prostu jesteście nieudolni, koniec i kropka.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, ja w ramach ad vocem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Momencik, panie ministrze, tylko uzupełnię. Mam nadzieję, że słowa dotyczące tej dymisji dotrą do pana ministra Gajadhura, który, jak wynika z naszych informacji, jest w Popowie, żegnając się z inspektorami transportu drogowego – taką informację otrzymałem – gdzie zostali zaproszeni przedstawiciele branży transportowej…

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

…przy okazji pikniku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak. Pan minister Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, nie mam wpływu na możliwości zrozumienia przez panią moich wypowiedzi. Po prostu mówię, jaka jest rzeczywistość, a problemy chociażby z pakietem mobilności czy problemy związane z podpisaną umową nie dotyczą tylko Polski. Dotyczą Słowacji, Litwy, wszystkich państw unijnych, tak że one też w swojej niemocy nic nie mogły zrobić.

Odniosłem się tylko i wyłącznie do tego, żeby powiedzieć, jak jest. A co do propozycji, co do prac? Myślę, że trzeba pracować dalej i rząd to robi. Mówi o tym pan minister Rafał Weber. Trwają rozmowy. Rząd stara się wywrzeć presję na rządzie Ukrainy. Wszyscy, a rząd w szczególności, musimy doprowadzić do tego, ażeby Ukraińcy uruchomili dwie postulowane ścieżki na dwóch przejściach granicznych na terenie województwa lubelskiego i podkarpackiego z wolnym pasem dla powracających samochodów ciężarowych bez ładunku. To jest warunek i to Ukraińcy muszą zrobić. Podczas debaty 4 grudnia

natomiast – to jest właśnie plan, jeżeli pani tego nie zrozumiała, pani przewodnicząca – odbędzie się dyskusja i ona musi…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, bardzo proszę, zachowajmy elementarne zasady kultury.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, już kończę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS) – spoza składu Komisji:

W dniu 4 grudnia i dalej powinna trwać debata i dyskusja na temat ostatecznego kształtu tej umowy i weryfikacji umowy o zniesieniu zezwoleń.

Co do determinacji, to wielokrotnie daliśmy przykład tego, że w relacjach z Ukrainą, i nie tylko, jesteśmy zdeterminowani. Potrafimy szukać sojuszy, czego wielokrotnie dowiedliśmy w różnorakich działaniach związanych ze sprawami transportowymi w UE. Prosiłbym ewentualnie, aby pan przewodniczący dopuścił, żeby pan minister Rafał Weber powtórzył jeszcze, co rząd w tej chwili robi. Nie czeka, tylko robi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Ostatnia do głosu zapisała się pani posłanka spoza składu Komisji, Danuta Jazłowiecka. Bardzo proszę panią posłankę.

Po pani posłance oddam głos panu ministrowi, żeby pan minister był uprzejmy odnieść się do wszystkich wątków, pytań i refleksji, które zostały zaprezentowane. Później jest jeszcze krótka lista zgłoszeń ze strony społecznej, ale to po panu ministrze. Dobrze? Dziękuję.

Bardzo proszę, pani posłanka Jazłowiecka.

Poseł Danuta Jazłowiecka (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Większość z nas ma świadomość, że rozwiązywanie spraw transportowych, infrastrukturalnych w UE jest bardzo trudne. Za każdym razem, kiedy rozwiązywaliśmy w UE sprawy związane z infrastrukturą, słyszałam słowa, które usłyszałam przed chwileczką: „Bardzo marne szanse”, co wprawdzie spowodowało kapitalną rzecz, dlatego że właśnie przedsiębiorcy, część społeczna, przewoźnicy transportowi zrzeszyli się, zorganizowali się, nawiązali współpracę z wieloma innymi krajami. Tak naprawdę to wy pracowaliście nad pakietem mobilności, znajdując porozumienie nie jedynie ze Słowacją czy z Węgrami.

Jak przedstawiacie państwo swoje poparcie w UE, to za każdym razem wygląda to tak, jakby UE stanowiły tylko trzy kraje: Węgry, Polska i Słowenia. Państwo przewoźnicy mieli poparcie zarówno w Europie Północnej, w Europie Południowej, jak i w wielu krajach Europy Zachodniej. Tego poparcia na razie nie potrafiliście państwo zbudować. To jest żenujące. Tak za każdym razem wygląda państwa praca w UE. Dzisiejsza sprawa na granicy polsko-ukraińskiej jest sprawą UE i bez wsparcia państw członkowskich tej sprawy nie rozwiążemy. Budowa zaplecza w postaci wsparcia państw zachodnich jest szalenie istotna, czego państwo nigdy nie potrafili zrobić.

Mam tylko dwa pytania do rządu. Moja koleżanka zwróciła uwagę na to, że w umowie zawarte są rozwiązania prawne. Chciałabym zapytać pana ministra, z których rozwiązań prawnych państwo skorzystali, chcąc rozwiązać ten element. Czy w rozmowach z UE zwróciliście państwo uwagę na to, że Ukraina zmierza do tego, by zostać członkiem UE, i w związku z tym ją również obowiązują standardy, które przedstawił pan prezes Wroński? Czy użyliście tych argumentów do rozmów z UE, ale również do rozmów z Ukrainą, by rozwiązać problem, który mamy na ukraińskiej granicy? Jeżeli ten problem rozleje się na całą UE, a może się rozlać bardzo szybko, będziemy ponownie pracowali nad ponownymi pakietami mobilności i ponownie najwięcej stracą na tym polscy przewoźnicy, tak jak tracą już dzisiaj.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Zgodnie z zapowiedzią oddaję głos panu ministrowi Rafałowi Weberowi celem odniesienia się do wątków poruszonych w dyskusji. Panie ministrze, bardzo proszę w szczególności o udzielenie odpowiedzi na pytania, które zostały zadane w trakcie tej debaty. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo.

Jak rozumiem, po kolejnych wystąpieniach przedstawicieli branży też będę mógł zabrać głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, oczywiście, tylko, panie ministrze, zamknijmy pewną klamrą tę część naszej dyskusji.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

OK. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, skupię się na meritum problemu, który nas tutaj ściągnął, czyli na sytuacji, która od listopada ma miejsce na dojazdach do granicy polsko-ukraińskiej, oraz na powodach tych protestów i na tym, w jaki sposób działa polski rząd, żeby te powody zniwelować.

Szanowni państwo, jest kwestia rady ministrów transportu, która odbędzie się 4 grudnia br. – przypominam, z naszego wniosku, po naszej interwencji. Ponieważ pierwszy porządek obrad tejże rady ministrów nie przewidywał w swojej agendzie takiej dyskusji, taka dyskusja odbędzie się po interwencji polskiego rządu.

Gdy mówiłem o tym wczoraj, chociażby na posiedzeniu Komisji do Spraw Unii Europejskiej, żaden z przedstawicieli tejże Komisji, w skład której wchodzą wszyscy członkowie klubów poselskich, nie zanegował takiego działania, nawet nie skomentował tego faktu. Panie przewodniczący, szanowni państwo, w tym zakresie nie było nawet słowa komentarza, chociażby negacji, do takiego działania polskiego rządu, a dokładnie Ministerstwa Infrastruktury. Myślę więc, że jest to działanie, które bardzo szeroko otwiera ścieżkę do przedstawienia problemu na forum europejskim w oparciu o dane, którymi faktycznie dysponujemy.

Nawiążę do bardzo ważnego wystąpienia pana posła Zawiei. Odnotowałem je ze szczególną uwagą, ponieważ dotyczyło meritum sprawy i tego, co i na jakiej podstawie zrobimy w najbliższym czasie. Co prawda umowa między Ukrainą a UE wskazuje na okres trzech miesięcy, jeżeli chodzi o weryfikację umowy przez komitet wspólny, natomiast robimy to. Chcemy otworzyć tę dyskusję już teraz, nie czekając do marca na deadline, który został tam wskazany, tylko, szanowni państwo, robimy to już teraz. W ramach tej umowy będziemy również uczestniczyć w posiedzeniach tegoż komitetu wspólnego zgodnie z rolami, które zostały przypisane państwom członkowskim. Dziękuję więc za tę wypowiedź, bo to faktycznie bardzo sensowne zwrócenie uwagi na ten problem i trafienie w punkt.

Czy na podstawie przepisów tej umowy wykorzystamy okoliczności, które dają nam możliwość ruchu? Tak, szanowni państwo, zrobimy to. Powiedziałem, w jaki sposób, i powiedziałem, jaki jest nasz plan działania w tym zakresie. Jeszcze raz przypominam, że wczoraj podczas posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej ten tok działania nie został przez nikogo podważony.

Szanowni państwo, było dużo wypowiedzi państwa posłów. Postaram się odpowiedzieć na pytania, które zostały tutaj sformułowane. Pan poseł Romowicz mówił o rozporządzeniu, którym można ten problem uregulować. W mojej ocenie problemu zezwoleń nie uregulujemy rozporządzeniem. Mówiłem o tym na spotkaniu z przewoźnikami w Lublinie, gdzie ten pomysł został ponowiony. To nie ten sposób i nie takie działanie. Jeszcze raz powtarzam, że zezwolenia zostały zdjęte decyzją UE i to jest forum władne do tego, żeby ten temat odwrócić.

Pan poseł pytał również o konwojowanie pojazdów, które miało miejsce w województwie podkarpackim do przejścia granicznego w Korczowej. To też powiedziałem w swoim pierwszym wystąpieniu. Konwojowanie dotyczyło pojazdów humanitarnych z pomocą militarną, ADR-ów, z żywnością szybko psującą się, a także z żywymi zwierzętami.

W pewnym momencie konwojowanie nie było możliwe, ponieważ droga krajowa nr 94 była zablokowana z obu stron. Z protestującymi przewoźnikami doszliśmy do porozumienia, żeby tę część drogi nr 94 odblokować, po to aby umożliwić dojazd tym pojazdom bezpośrednio do przejścia granicznego. Myślę, że obecny tutaj pan przewodniczący Tomasz Borkowski może to potwierdzić.

Kolejna kwestia była poruszona przez panią poseł Matysiak. Informacje kolejowe odnośnie do linii kolejowej nr 102 zostały przekazane przez pana ministra Andrzeja Adamczyka. Ona służy do ruchu pasażerskiego, a nie do ruchu towarowego, natomiast sprawą oczywistą jest, że ten, który zleca przewóz, wybiera sposób, w jaki ten przewóz jest realizowany: czy drogą lądową kołową, czyli transportem samochodowym, czy transportem kolejowym. Te decyzje zawsze należą do tego, kto zleca przewóz. To on autonomicznie podejmuje te decyzje. Polska kolej jest natomiast przygotowana do tego, żeby LHS-em przewozić towary w kierunku ukraińskim, a także z kierunku ukraińskiego te towary odbierać. Myślę, że polscy kolejarze wykazali się ogromną skutecznością w pierwszej fazie wojny na Ukrainie, kiedy służyli pomocą w głównej mierze w transporcie pasażerów, a także wykazali się ogromną skutecznością, jeżeli chodzi chociażby o transport węgla, który w poprzednim okresie zimowym był priorytetem.

Z innych pytań, które odnotowałem, jeżeli chodzi o kwestię tego konfliktu – tak, rozmawiamy z naszymi odpowiednikami z Ukrainy na temat zdjęcia obowiązku rejestracji w elektronicznym systemie kolejkowania z pojazdów powracających na pusto. Pojawiają się inne rozwiązania, które mogą służyć do realizacji tego celu. Tymi innymi rozwiązaniami, które pojawiły się w ostatnim czasie, o których też mówiłem komitetowi, są: stworzenie specjalnego strumienia do rejestracji tylko pustych pojazdów, aby na poziomie rejestracji już nie mieszać ich z pojazdami załadowanymi, a także uruchomienie pasów na pusto na przejściu granicznym Dorohusk–Jagodzin, gdzie była deklaracja stworzenia pięciu pasów, a także jeden pas powrotu na pusto na przejściu granicznym Korczowa– – Krakowiec, oczywiście przy zachowaniu dwóch przejść w Zosinie i Malhowicach, a także stworzenie kolejnego przejścia granicznego, a w zasadzie podniesienie rangi kolejnego przejścia granicznego do pojazdów ciężkich wracających na pusto w Dołhobyczowie.

To propozycje, które leżą na stole. To, czy te propozycje są do przyjęcia, jest decyzją komitetu protestacyjnego. Szanowni państwo, w mojej ocenie powinniśmy spróbować. Jeżeli nie będzie efektu w postaci skrócenia kolejki z dwunastu do dwóch, trzech dni, to państwa decyzją będzie to, co z tym tematem zrobić. W mojej ocenie natomiast są to propozycje godne rozważenia i zastosowania w okresie pilotażu. Jeżeli chcemy szybciej wracać z Ukrainy, to można spróbować takich rozwiązań. Jeszcze raz powtarzam, jeżeli chcemy szybciej wracać z Ukrainy, to można spróbować takich rozwiązań.

Jeżeli chodzi o kontrole Inspekcji Transportu Drogowego, w kilku państwa wypowiedziach ten temat się przejawił. Jeżeli chodzi o kontrole na polskich i zagranicznych przewoźnikach, to oscylują one w granicy 50% u jednych i drugich, a przypominam, że kiedy przejmowaliśmy odpowiedzialność za sferę transportu w 2015 r., to tylko 30% kontroli realizowanych przez ITD dotyczyło przewoźników międzynarodowych, spoza Polski. W tej chwili te wartości oscylują w granicach 50% i są realizowane na terenie wszystkich województw – to pytanie też było – przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego. Oczywiście inspektorzy transportu drogowego, również w ramach kontroli, weryfikują listy przewozowe, czyli sprawdzają, czy dany towar jest przemieszczany zgodnie z listem przewozowym z tego miejsca, do którego jest wskazany.

Szanowni państwo – tu również proszę o potwierdzenie przewodniczących komitetu protestacyjnego – otrzymałem telefon, jakoby jeden z takich przewozów w ramach obywatelskiego zatrzymania został złapany na kabotażu, natomiast po weryfikacji polskich służb, Policji i ITD, okazało się, że z takim przewozem nie mamy do czynienia. Myślę, że obecni na sali panowie, którzy przekazywali tę informację, mogą powiedzieć, że akurat wskazany przewóz nie był realizowany w formie kabotażu pomimo informacji, którą uzyskaliśmy, o tym, że tak się właśnie dzieje. Na każdy sygnał, który otrzymujemy od państwa protestujących, reagujemy więc weryfikacją tej informacji.

Budowanie sojuszów międzynarodowych, jeżeli chodzi o interes również polskich przewoźników, rozumianych jako unijni… Szanowni państwo, wracając do pakietu mobilności, przypomnę, że to Polska była liderem grupy państw like-minded, która do samego końca, i nadal tak się dzieje, opierała się tym przepisom. To Polska stworzyła i złożyła skargę do Trybunału Sprawiedliwości UE, pod którą podpisało się osiem innych państw grupy like-minded. To my byliśmy i cały czas jesteśmy liderem tego przedsięwzięcia. Sygnałem, który do nas trafił, bo ta procedura w TSUE jest już prowadzona, było pierwsze posiedzenie. Nie było na tym posiedzeniu przedstawiciela UE, przedstawiciela KE.

W mojej ocenie to dobrze, bo mam nadzieję, że to pokazuje wycofywanie się z najbardziej szkodliwych przepisów tego dokumentu, czyli chociażby z przepisu, który nakazuje powrót pojazdów na pusto co kilka tygodni do państwa siedziby. Nie ma to nic wspólnego z równą konkurencją, nie ma to nic wspólnego z ochroną środowiska. Wręcz przeciwnie, nakaz powrotu pojazdów na pustym przelocie jest wbrew planom środowiskowym UE. Jasno wyliczyliśmy to w naszej skardze w oparciu o merytoryczne wyliczenia przygotowane przez specjalistów, ekspertów, naukowców. Proszę więc trzymać mnie tutaj za słowo. Sprawdzajmy, jak w przyszłości będą wyglądały decyzje trybunału UE, ale w mojej ocenie ta sprawa, jeżeli chodzi o rezygnację z tych szkodliwych przepisów pakietu mobilności, jest cały czas w grze, cały czas jest to możliwe, a świadczą o tym merytoryczne przesłanki.

W tej sytuacji oczywiście cały czas budujemy koalicję państw, które dotknęła liberalizacja transportu, ale siłą rzeczy tych państw będzie mniej. Co do zasady będą to państwa, które graniczą z Ukrainą, tak jak my graniczymy z Ukrainą. Ze wszystkich państw UE to my mamy najdłuższą granicę z Ukrainą. Zbliżoną granicę ma Rumunia, natomiast szlaki transportowe Polski z racji tego, że jesteśmy państwem środka, są bardziej atrakcyjne dla Ukrainy, która właśnie przez Polskę tranzytuje do Niemiec, do Francji, do bardziej odległych krajów UE. Dlatego budowanie koalicji jest ograniczone, ponieważ z Ukrainą graniczą Polska, Słowacja, Węgry, Rumunia. Siłą rzeczy państwa, które są oddalone od Ukrainy, tym tematem interesują się mniej, bo ten temat w bezpośredni sposób ich nie dotyczy.

Ostatnia kwestia. Pan minister Andrzej Adamczyk zwrócił uwagę na skargę Ukrainy i na to, że KE skargę odnośnie do naruszeń odnotowała. Szanowni państwo, Ukraina już raz próbowała w taki sposób oddziaływać na decyzje w Polsce. Było to wtedy, kiedy decyzją ministra Adamczyka ograniczyliśmy liczbę zezwoleń przekazywanych ukraińskim przewoźnikom, pokazując, że po prostu mamy do tego prawo. Te kwestie reguluje umowa bilateralna. Nie złamaliśmy przepisów unijnych. Mogliśmy to zrobić w interesie polskich przewoźników. Nie baliśmy się tego zrobić i myślę, że w obecnej sytuacji będzie tak samo.

Protesty, które odbywają się przed przejściami granicznymi, są protestami legalnymi, zostały zgłoszone. Wydana została zgoda władz lokalnych, właściwych terenowo samorządowców, tak że nie ma prawnych przesłanek do tego, aby skarga została uwzględniona. Jest to sposób działania Ukraińców, którzy szukają takiego środka nacisku, presji na nas, abyśmy się ugięli, natomiast pod tą presją uginać się nie zamierzamy. Tak jak do tej pory, tak i teraz, cały czas będziemy działać w imieniu polskiej branży transportu międzynarodowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Jeszcze pan poseł Czerniak.

Poseł Jacek Czerniak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, nie wiem, czy przez nieuwagę, czy specjalnie nie odpowiedział pan na moje konkretne pytanie. Pytałem, czy było to w liście przyjętej bez dyskusji, kiedy stawało to na agendzie rady, oraz kto z imienia i nazwiska reprezentował wtedy polski rząd.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Panie ministrze, uprzejmie proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi, jak rozumiem, o upoważnienie dające KE negocjacje do umowy z Ukrainą, to zostało ono wydane 2 czerwca 2022 r.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

A kto był upoważniony, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odpowiem na piśmie, bo w tej chwili nie mam tej informacji przy sobie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, w takim razie bardzo proszę o kompleksową odpowiedź na pytanie pana posła w formie pisemnej. Tę odpowiedź przekażemy członkom Komisji.

Do głosu zgłosili się przedstawiciele strony społecznej. Pierwszy zgłosił się pan prezes Jan Buczek. Panie prezesie, bardzo proszę. Później będzie pan Tomasz Borkowski i Piotr Prudzyński. Bardzo proszę o zwięzłe formułowanie myśli. Dziękuję.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Oczywiście. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Pan minister Weber w swojej wypowiedzi nie odpowiedział kompleksowo na moje pytanie, ale później w innej wypowiedzi odwoływał się do tego faktu. Mianowicie chodziło mi o sprawdzenie, czy ITD w tych kilku marginalnych przypadkach, kiedy sprawdziła kabotaż… To jest bardzo, bardzo ważne, dlatego że jest szansa na to, żeby mieć materialne dowody naruszeń robionych przez ukraińskich przewoźników, o które dopytuje Komisja. Przedstawiciele Ukrainy też żądają dowodów. Mówią: „Skoro nie macie dowodów, to o czym w ogóle opowiadacie?”. Przewoźnicy protestujący na granicy również nie są w stanie weryfikować dokumentów, bo nie mają takich kompetencji, nie są w stanie tych dowodów dostarczyć.

Skoro więc w kilku marginalnych przypadkach ITD stwierdziła naruszenie zasad wykonywania transportu i stwierdziła, że ten przewóz ma znamiona przewozu kabotażowego, niedozwolonego, to w tym momencie uważam, że natychmiastową decyzją głównego inspektora transportu drogowego i ministra odpowiedzialnego za tę część aktywności MI powinno być zlecenie zweryfikowania tego w miejscu załadunku. Pan minister powiedział, że ta kontrola odbyła się na drodze, w związku z tym można sprawdzić tylko stan techniczny, ale w wyniku tej kontroli wojewódzki inspektor powinien natychmiast zrobić raport do generalnego inspektora, generalny inspektor powinien zrobić raport do ministra i uruchomić kontrolę przy wsparciu KAS, po to żeby głębiej sięgnąć do dokumentów i sprawdzić, kogo na dobrą sprawę załadowali, jak również wyciągnąć te dokumenty jako dowód. Panie ministrze, 4 grudnia, w poniedziałek, dokumenty te będą dla was bardzo przydatne na posiedzeniu w Brukseli.

Pan minister Adamczyk natomiast, którego bardzo prosiłem, żeby jeszcze został, bo chciałem odpowiedzieć panu ministrowi na wiele uwag, które wypowiadał, o tym, że mijamy się z rzeczywistością, że mówimy, że przez ostatnie osiem lat rząd nic nie robił… Tak nie było. Powiedzieliśmy tylko, że rząd okazał się nieskuteczny i nie osiągnął zakładanych celów. A ocena tego, że niczego nie robił, chyba nie należy do nas. Przecież to nie my wynagradzamy pracowników rządu i nie możemy ocenić, czy byli w pracy, czy nie byli. Myślę, że wszyscy, my również, niezależnie od tego, czy znajdujemy się za biurkiem, czy w drodze, jesteśmy w pracy, bo te problemy nas nie opuszczają. Podejrzewam, że pan minister jest w podobnym stanie.

W wypowiedzi pana ministra usłyszałem również, że po trzech godzinach od podpisania umowy dowiedzieliśmy się o podpisaniu umowy. Chciałem zadać pytanie, żeby doprecyzował, bo nie bardzo wiemy, czy w końcu to podpisał, czy nie podpisał. W swojej wypowiedzi pan minister był również łaskaw przyznać się do tego, że niechęć do zmian jest po stronie ukraińskiej, czyli potwierdził moją tezę postawioną na początku dzisiejszego spotkania, że skoro minister infrastruktury natrafia na ścianę i nie jest w stanie pokonać oporu, to natychmiast powinien przenieść to zadanie na wyższy poziom polityczny, żeby na wyższym poziomie politycznym móc na zupełnie innych argumentach rozmawiać i rozwiązać ten problem.

Tego nie zrobiono. W związku z tym przelała się masa krytyczna i dzisiaj mamy do czynienia z ogromnym problemem. Ministrowie wyjaśniają nam tu wiele przyczyn, wiele skutków i dzisiaj wygląda to tak, jakby chciano załagodzić tylko negatywne skutki, a na dobrą sprawę tak się nie da. Trzeba sięgnąć głębiej i pracować nad przyczynami. Trzeba wyeliminować przyczyny okoliczności, które pchnęły protestujących do protestu.

Niestety nie ma już pana ministra Adamczyka. Nie mogę zgodzić się z taką beletrystyką na temat zaangażowania naszego rządu w pakiet mobilności. W niektórych epizodach potwierdzam, tak, nasze ministerstwo złożyło skargę do TSUE. To rzeczywiście się odbyło. Po części skarga jest już chyba nawet rozpatrzona, bo sprawozdawcy przekazywali jakieś wstępne doniesienia.

Pan minister natomiast chyba zapomniał o tym, że na samym początku, osiem lat temu, kiedy obejmował funkcję, osobiście zaniosłem mu listę 17 przedstawicieli państw, stowarzyszeń, które mają pełną reprezentatywność i które mają narodowy charakter, z którymi przez długie miesiące w Polsce pracowaliśmy i zbudowaliśmy koalicję wokół pomysłów związanych z pakietem mobilności. Przekazałem ministrowi prośbę, żeby na tym poziomie rozmawiał ze swoimi odpowiednikami, ministrami odpowiedzialnymi za transport, wówczas zbudujemy szeroko zakrojoną koalicję, dzięki czemu i europarlamentarzyści, i przedstawiciele administracji, którzy będą jeździli do UE, będą posługiwali się tymi samymi argumentami, co my. Pan minister przyjął ode mnie tę listę, podziękował, a później wielokrotnie, kiedy pracowaliśmy…

Bardzo przepraszam, że nie ukłoniłem się wcześniej pani poseł. Z panią poseł Danutą Jazłowiecką współpracowaliśmy w Parlamencie Europejskim. Mieliśmy jeszcze osoby, które bardzo blisko z nami współpracowały. Za to bardzo pani dziękuję za każdym razem, jak się spotykamy.

Mieliśmy jeszcze inne takie osoby. Pytania ze strony europarlamentarzystów autentycznie zaangażowanych w sprawę pakietu mobilności były następujące: „Co się dzieje z polskim rządem?", „Dlaczego nie pojawia się tu nikt z polskiego rządu i na poziomie brukselskim, europejskim nie ma obecności polskiego rządu?". Czy pani poseł może potwierdzić?

Poseł Danuta Jazłowiecka (KO) – spoza składu Komisji:

Absolutnie tak. Niestety tak.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

My również budowaliśmy koalicje, dzięki którym udało się nawet uzyskać kiedyś efekt.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie…

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Przepraszam. W takim razie chcę tylko powiedzieć, że przedstawiciel partii, która przez ostatnie osiem lat sprawowała funkcję rządzenia naszym państwem, pan Poręba, jak tylko spotykaliśmy się z nim na korytarzach w Parlamencie Europejskim, biegiem przed nami uciekał. W ogóle nie chciał rozmawiać. „To nie ze mną, proszę z asystentką" i oczywiście odsyłał nas do posła Kosmy Złotowskiego, z którym rozmowa była już na zupełnie innym poziomie, ale to był wyjątek.

Proszę państwa, masa krytyczna się przelała. Dzisiaj już nie prosimy. My żądamy, żeby panowie, którzy przyjęli na siebie obowiązek rządzenia przez te dwa tygodnie, nie zmarnowali nawet godziny. A już dzisiaj widzimy, że minister za to odpowiedzialny bawi się na zupełnie innej scenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

O zabranie głosu poproszę pana Tomasza Borkowskiego.

Przedstawiciel organizatorów protestu Tomasz Borkowski:

Postaram się wypowiedzieć krótko.

Po pierwsze było zapytanie o to, czy możemy zawiesić strajk. Naprawdę chciałbym dzisiaj stąd wyjść i zadzwonić do kolegów na innych granicach – ja odpowiadam za Kor-

czową – i powiedzieć: „Chłopaki, schodzimy”. Naprawdę chciałbym to zrobić. Były głosy, że wiele branż i firm traci – to my najbardziej na tym tracimy. To ja poświęcam swój czas, przez co traci moja rodzina i moja firma. To jest czas mój własny i naszych kolegów. Jak mówię, dwóch naszych kolegów poświęciło temu zdrowie. To trzeba jasno podkreślić.

Chciałbym stąd wyjść z przekonaniem, że to spotkanie do czegoś doprowadzi. Dlatego mam jedną prośbę do wszystkich członków Komisji. Chciałbym uzyskać zapewnienie o waszym dla nas poparciu. Chciałbym uzyskać od każdego członka informację, czy popiera nasze stanowisko i nasze żądania, czy nie, żebyśmy mogli wyjść i jasno powiedzieć to naszym kolegom. Jesteśmy organizacją apolityczną. Wielu naszych członków należy do i głosuje na różne partie. Chcielibyśmy po prostu wiedzieć, kto, co, czy możemy liczyć na obecny rząd, czy możemy liczyć na przyszły rząd, żebyśmy wiedzieli, że nie tracimy czasu. Tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Kolejna osoba, która zgłosiła się do zabrania głosu, to pan Piotr Prudzyński. Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący OZPTD Piotr Prudzyński:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Też chciałem zwrócić się z apelem. Chciałem zwrócić państwa uwagę na to, że problemy polskiego transportu, o których część z państwa wie, bo jest blisko branży, przebiły się do mainstreamu nie dlatego, że komuś spuchły segregatory z naszymi pismami w ministerstwie, tylko dlatego, że pojawił się protest na granicy. Proszę o to i mam nadzieję, że obecny i kolejny rząd potraktują to nie jako problem do rozwiązania i bolączkę, tylko jako narzędzie wsparcia do dalszych rozmów w Brukseli.

Wiadomo, że to jest problem natury politycznej, który trzeba będzie rozwiązywać gdzieś na poziomie Brukseli, ale umówmy się, z punktu widzenia Brukseli polsko-ukraińska granica to są peryferia. Dla nas to jest być albo nie być. Dla nas w Polsce to są miejsca pracy. To są podatki, które zapłacimy albo których nie zapłacimy.

Jest więc prośba. Niech Komisja Infrastruktury, która jest w naszym obszarze zainteresowań, a my jesteśmy w państwa obszarze zainteresowań, doprowadzi do tego, żeby służby nie utrudniały dalszego prowadzenia legalnego, spokojnego, kulturalnego protestu. Ze strony polskich przewoźników naprawdę nie dzieją się żadne ekscesy. Dopilnujcie tego, żeby wojewoda podkarpacki nie nasyłał na nas kontroli strażaków po to, żeby znaleźć pretekst, żeby rozwiązać protest w Korczowej. Dopilnujcie tego, żeby Policja – która ma pilnować porządku – pod presją ukraińskich kierowców nie przyjeżdżała do nas, by z nami negocjować. Puśćcie więcej samochodów, bo w tym momencie to się mija… Niech Policja nie eskortuje samochodów poza kolejnością bocznymi drogami czy autostradą, po których tak naprawdę te samochody nie mają prawa jechać.

Protestujący są od protestowania zgodnego z prawem. Robimy to i gwarantujemy, że dalej będzie się to odbywało zgodnie z prawem. Niech Policja pilnuje porządku, niech politycy dalej prowadzą swoje rozmowy, od tego są, natomiast służby niech się za to wezmą. To, co jako przewoźnicy jesteśmy w stanie wyłapać na drodze… Umówmy się, nie jesteśmy funkcjonariuszami, ale sprawczość, możliwość nadawania biegu urzędowego leży tylko po stronie służb, a na chwilę obecną sprawczość jest znikoma.

Najlepszy przykład? W zeszłym tygodniu w nocy w Korczowej zatrzymaliśmy auto. Dokumenty? Pomoc humanitarna. Oczywiście nie była to pomoc humanitarna, a auto w stanie takim, że nadwozie z ramą samochodu ciężarowego było połączone pasami, a nie w sposób konstrukcyjny. Jak zwróciliśmy na to uwagę Policji, dyżurny oficer przez trzy godziny nie mógł się dodzwonić do ITD. Tyle na temat skuteczności działań służb. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, to po raz kolejny ITD. Głos chciał zabrać pan prezes Wroński.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, jesteśmy tutaj, jak by nie było, od godz. 9:30 do godz. 13:00. Myślę, że to bardzo ważna sprawa: rozliczać, kto co zrobił czy nie zrobił, natomiast chcę zwrócić uwagę, że pod względem konstruktywnym nie usłyszałem żadnych deklaracji, propozycji, pomysłów na to, jak można rozwiązać problem, który leży u podstaw.

Bardzo cieszę się, że będzie „padjerżka", przepraszam bardzo, wsparcie dla strajkujących, ale tak naprawdę są to tylko słowa, słowa, słowa i jeszcze raz słowa. Bardzo apelowałbym o pochylenie się i o deklaracje ze strony przedstawicieli licznych partii, co mogą zrobić – i zacząć robić tu i teraz – albo co ewentualnie zamierzają jako nowy rząd.

Powiem szczerze, że nie chodzi o to, abyśmy przyszli i w jakiś sposób lansowali się na salonach swoimi wypowiedziami. Chodzi o rozwiązywanie problemów, a na ten temat z żadnej ze stron nie padły jakiekolwiek deklaracje. Może krzywdzę, ale jesteśmy tutaj po to, żeby wrócić z tego spotkania i powiedzieć ludziom: „Słuchajcie, jest dobrze, bo ten minister, ten poseł, ten przewodniczący zadeklarował, że zrobi to, to, to i to", natomiast słyszymy rozliczenia i inne rzeczy. Fajnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Jeszcze oddam głos panu Piotrowi Mikielowi, który też zgłosił się do zabrania głosu.

Dyrektor departamentu ZMPD Piotr Mikiel:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie i panowie posłowie, panie ministrze, myślę, że, jak powiedział przed chwilą mój rozmówca, historia jest bardzo ważna, ale ważniejsze jest to, co przed nami i jakie są szanse rozwiązania problemów, o których dzisiaj państwu mówimy.

Chciałbym, żeby jednoznacznie wybrzmiało, że jako branża transportu drogowego nie byliśmy przeciwni zawarciu w 2022 r. umowy pomiędzy UE a Ukrainą. Wszyscy rozumiemy sytuację, w jakiej znalazła się Ukraina, natomiast to, na co, proszę państwa, chciałem zwrócić uwagę, to jest to, że w decyzji rady, która decydowała o podpisaniu umowy, czytamy, że jest to sytuacja związana właśnie z zakłóceniami w transporcie drogowym, napaścią Rosji na Ukrainę i poszukiwaniem alternatywnych szlaków drogowych, aby umożliwić Ukrainie eksport zapasów zbóż, paliwa, środków spożywczych i innych istotnych towarów.

Proszę państwa, tak miało być, natomiast już doświadczenia kilku miesięcy obowiązywania umowy wykazały, że sytuacja jest zupełnie inna. Już we wrześniu 2022 r. doprowadziło to do pierwszego protestu przewoźników w Dorohusku. Ta sytuacja ponowiła się w maju następnego roku. Wtedy był sygnał, że coś niepokojącego dzieje się w tym zakresie.

Panie ministrze, dlatego jak czytamy decyzję wspólnego komitetu ustanowionego na mocy umowy między UE a Ukrainą, która ostatecznie podjęła decyzję o przedłużeniu umowy, bo to jest dla nas ten najważniejszy okres… To zresztą rzecz, która najbardziej w tym wszystkim nas boli. Oczywiście znowu podkreśla się, że przede wszystkim chodzi o „udrożnienie korytarzy solidarnościowych dla eksportu znacznej ilości ukraińskich plonów" itd. To jest punkt drugi uzasadnienia, który wskazuje, że ta umowa jest korzystna również dla UE, ponieważ umożliwiła ona wzrost wywozu towarów do Ukrainy, jednak – i to jest zdanie kluczowe – „umowa doprowadziła jedynie do niewielkiego wzrostu liczby przewozów wykonywanych przez ukraińskich przewoźników drogowych na terytorium Unii Europejskiej i nie zwiększyła w niedopuszczalny sposób poziomu konkurencji dla unijnych przewoźników drogowych".

To jest, proszę państwa, to, co nas zbulwersowało, bo sygnały o tym, że jest niepokojąco, były już w roku samego podpisania umowy, a jednocześnie umowa miała wspierać państwa członkowskie „w zakresie kontroli dokumentów kierowców odnośnie do zwalczania oszustw i fałszerstw". To o tym mówili dzisiaj koledzy z komitetu protestacyjnego. To nas niepokoi. Wiemy, że dzisiaj jednocześnie kwestia powrotu do systemu zezwoleń i skończenia obowiązywania tej umowy jest dla nas kluczowym zagadnieniem. Dlatego liczymy na to, że być może uda się tu jednak zbudować koalicję, chociaż przyznam szczerze, że czasu na to jest niezwykle mało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Na koniec zgłosił się jeszcze pan poseł Bartosz Zawieja. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Z racji tego, że to jest mój debiut, choć wiele rzeczy słyszałem, z jedną rzeczą nie mogę się zgodzić. Jeżeli ktoś przyrównuje brak środków z „Krajowego planu odbudowy”(dla przypomnienia: to 270 mld zł dotacji i pożyczek), mówi, że UE jest zła i dzisiejsze meritum sprawy stawia w kontekście tego, dlaczego Polska nie sięgnęła po te środki, to to, dlaczego Polska nie ma środków z KPO, jest to dla mnie czymś niewyobrażalnym.

Tytułem tego, co przed nami, skoro tzw. wspólny komitet, super nazwa… W słynnym art. 7 jest napisane, że ów komitet „nadzoruje i monitoruje stosowanie i wykonywanie niniejszej umowy oraz prowadzi okresowe przeglądy funkcjonowania niniejszej umowy w świetle jej celów”. Jak rozumiem, to, co podnosi strona społeczna, aby wszelkiego rodzaju niejasności czy, mówiąc brzydko, odstępstwa od stosowania tej umowy… Fajnie byłoby, aby strona społeczna przekazała panom ministrom przykłady niestosowania się do tej umowy. Jak rozumiem, poruszą to państwo na spotkaniu, które będzie w poniedziałek.

Uważam, że aby to zrobić albo całą tę sprawę koordynować, Wysoką Komisję i nas wszystkich powinno to interesować. Poprosimy o informację zwrotną o tym, co wydarzy się w ramach negocjacji 4 grudnia. Oby nie, ale czy te negocjacje w najgorszym wypadku mogą skończyć się zastosowaniem słynnego rozdziału 14? To jest rozdział umowy stowarzyszeniowej Wspólnoty Europejskiej z Ukrainą. Ona tak bardzo ładnie się nazywa: rozstrzyganie sporów. Potem jest arbitraż.

Chciałbym więc przestrzec, że aspekt końcowy możliwości dyplomatyczno-prawnych jest bardzo odwlekający w czasie i nie załatwi problemu całej branży transportowej. Jeżeli mogę więc zwrócić się z apelem do pana ministra, to uważam, że Komisja Infrastruktury powinna mieć bardzo rzetelną, wnikliwą informację na temat tego, co w najbliższych kilkunastu dniach będzie się w tym temacie działo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Jedno zdanie powie pan prezes Buczek i oddaję głos panu ministrowi. Jedno zdanie, panie prezesie.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Jeden z moich kolegów zwrócił uwagę na to, że nie usłyszeliśmy żadnej propozycji. Oczywiście padały różne propozycje, również propozycje daleko idące, zmierzające do zmiany różnych aktów prawnych, żeby uporządkować sytuację w naszej branży, ale dzisiaj nie mamy na to czasu. Chciałem przypomnieć, że składałem taką propozycję. Dzisiaj trzeba wynieść tę dyskusję na wyższy poziom polityczny i na poziomie MI nie ma sensu tracić czasu. Dlatego nawołuję, żeby zwrócić się do pana prezydenta o to, żeby zwołał Radę Gabinetową i by pod jego przewodnictwem i z jego osobistym udziałem rozpocząć prace zarówno w Brukseli, jak i w Kijowie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dyskusja w ostatnim wątku, w ostatnich wypowiedziach dotyczyła umowy zawartej między UE a Ukrainą. I tak, w najbliższym czasie będziemy dążyć do rewizji tej umowy. Posiadamy dane, które wskazują na zwiększenie dysproporcji pomiędzy ukraińskimi i polskimi przewoźnikami na naszą niekorzyść, jeżeli chodzi o liczbę operacji transportowych między granicą polsko-ukraińską. Trzeba powiedzieć, że ta dysproporcja została powiększona w ostatnim czasie.

Na ważną rzecz zwrócił uwagę pan dyrektor Piotr Mikiel, który powiedział, jeżeli dobrze zrozumiałem, że w czerwcu bieżącego roku podczas podejścia do przedłużenia

tejże umowy skutki nie były na takim poziomie, jak są w tej chwili. Nie były tak wysokie, jeżeli chodzi o negatywne oddziaływanie dla branży transportu międzynarodowego. Oczywiście w przeszłości, w kwietniu tego roku, a także w poprzednim roku miały miejsce protesty przewoźników drogowych, ale w kwietniu tego roku fundamentalną sprawą, którą podnosili przewoźnicy – jest tutaj jeden z nich, pan Rafał Mekler – był zakaz wjazdu na teren Polski naczep i przyczep z rosyjską i białoruską rejestracją. Po części zostało to zrobione decyzją sankcyjną. Na nasz wniosek 11. pakiet sankcji został poszerzony właśnie o zakaz wjazdu na teren UE naczep z rosyjską rejestracją.

To także wzmocnienie kontroli, jeżeli chodzi o firmy ze wschodnim kapitałem, które zarejestrowały się ostatni raz w Polsce, i weryfikowanie legalności ich działania. Inspekcja Transportu Drogowego również, wspólnie z innymi agendami: Krajową Administracją Skarbową, Państwową Inspekcją Pracy, Strażą Graniczną, takie kontrole przeprowadzała i nadal przeprowadza. Myślę, że to było powodem tego, że wtedy, w kwietniu, protest został zakończony. Mamy zgodę, że głównym argumentem i powodem tego protestu były właśnie te dwa elementy, a nie element skutków umowy liberalizującej transport między Polską a Ukrainą. Dopiero…

Przedstawiciel organizatorów protestu Tomasz Borkowski:

Tu się nie zgodzę. Głównym był… tylko zeszliśmy ze względu na to, że tamte zostały spełnione. Zeszliśmy po dobrej woli.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dopiero teraz te skutki są dużo wyższe niż wtedy. Teraz pan przewodniczący Borkowski powiedział wprost: tamte zostały spełnione. Tamte zostały spełnione, bo, szanowni państwo, leżały w naszej dyspozycji, bo możliwe było spełnienie tamtych warunków przez MI, przez ITD i przez wszystkie inne agendy kontrolne, które mają tego typu uprawnienia. Szanowni państwo, to jest właśnie clou tej dyskusji: gdzie jest decyzyjność i kto może doprowadzić do wypełnienia oczekiwań, które formułują państwo w kontekście transportu między Polską a Ukrainą czy między UE a Ukrainą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, jesteśmy po trzech godzinach dyskusji. Na początek mam taką refleksję, że dyskusja była niezwykle potrzebna. Przypomnę, że Sejm w zasadzie został zawieszony. Prace Sejmu zostały zawieszone 30 sierpnia, kiedy to odbyło się ostatnie posiedzenie Sejmu. W zasadzie nie było przestrzeni do tego, żeby poważnie porozmawiać o nabrzmiewającym problemie.

Tylko jednym zdaniem odniosę się do państwa posłów z klubu Konfederacji, którzy żądali zakończenia dyskusji i przejścia do pracy. Szanowni państwo, to posiedzenie jest zwołane m.in. na skutek wniosków branży transportowej o to, żeby zająć się tym problemem, żeby spróbować znaleźć dobre rozwiązanie, żeby podzielić się wszystkimi informacjami, które są ważne. To część naszej pracy. Myślę, że jest bardzo ważne, żebyśmy w dyskusji mniej brali udział retorycznie, a więcej konkretnie, kładąc na stół konkretne rozwiązania.

Chcę państwu powiedzieć, że oczywiście wszyscy mamy świadomość, że branża transportowa jest w potężnym kryzysie nie tylko ze względu na to, co dzieje się na naszej wschodniej granicy, ale także ze względu na to, że doświadczamy spowolnienia gospodarczego. To jest bardzo poważne wyzwanie, które dotyka branży, która była przecież naszym towarem eksportowym w całej UE. Działamy na wspólnym rynku, w związku z tym warunki funkcjonowania powinny być konkurencyjne, zapewniające konkurencję wszystkim firmom, które chcą działać na naszym wspólnym rynku. Mamy wątpliwości, czy tak jest.

Po pierwsze deklaruję tu państwu, że niezwłocznie, w przyszłym tygodniu, zwołam kolejne posiedzenie Komisji Infrastruktury. Będzie ono miało miejsce już po spotkaniu ministrów odpowiedzialnych za transport. Będę prosił pana ministra o przedstawienie informacji, co zadziało się na tym spotkaniu, jakie są konkluzje, jakie przedstawiliśmy stanowisko.

Chcę też bardzo wyraźnie powiedzieć, odpowiadając na konkretne pytania przedstawicieli branży transportowej, że dzisiejsze spotkanie jest jasnym sygnałem – a także podporą dla rządu, dla pana ministra działającego w Brukseli – że widzimy ten problem, że stanowczo go argumentujemy. Proszę bardzo mocno argumentować tę sprawę podczas posiedzenia, używając także wszystkich argumentów, które padły podczas dyskusji.

Po drugie osobiście jestem bardzo zaskoczony tym, że na granicy polsko-ukraińskiej od strony Ukrainy nasze firmy transportowe czekają po dwanaście dni, bo przecież jest to sytuacja, w której nasze firmy chcą wozić także pomoc humanitarną na Ukrainę. Niezrozumiałe jest dla mnie to, że puste pojazdy, które mogłyby wrócić do Polski, zabrać pomoc humanitarną i przetransportować na Ukrainę ważne elementy, które są potrzebne tamtej gospodarce, czekają na wpuszczenie do Polski.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Tego na tym poziomie nie załatwimy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ale panu ministrowi również przedstawiamy ten problem – to, że to nie jest kwestia wyłącznie oczekiwania i tego, że kierowcy oczekują. Nie, to jest kwestia dostarczania do Ukrainy bardzo ważnych rzeczy związanych z prowadzonymi działaniami, z działalnością gospodarki. Uwolnienie tego strumienia w polską stronę jest niesłychanie konieczne ze względu na interes Ukrainy. Ukraina, która się broni, musi mieć dostarczaną pomoc. Tę pomoc dostarczają nasze firmy, a dzisiaj stoją one w kolejce, żeby wjechać do Polski, zabrać pomoc i wrócić z tą pomocą na Ukrainę.

Bardzo proszę, panie ministrze, żeby tę argumentację również prezentować, bo mam poczucie…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Ale to jest sprawa oczywista, panie przewodniczący, Jezus Maria.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, ale tutaj taki argument w ogóle nie padł.

Ostatnia rzecz, którą chcę państwu powiedzieć, też jako skutek tej dyskusji, jest taka, że w ramach prezydium będziemy pracować nad dezyderatem, który mogłaby przyjąć Komisja, dotyczącym działań, które można podjąć. Podczas kolejnego posiedzenia, jeżeli będzie ta konkluzja, przedstawimy dezyderat do oceny Komisji i do dalszej pracy.

Myślę, że są to konkretne informacje, które płyną stąd, z parlamentu. Branża transportowa ma bardzo silne wsparcie Komisji Infrastruktury. Proszę zwrócić uwagę choćby na podstawowy fakt, że pierwsze merytoryczne posiedzenie naszej Komisji odbyło się wokół branży transportowej i tych problemów, które podnosi branża transportowa. To jest jasny, czytelny sygnał, że widzimy te problemy i chcemy je rozwiązywać. Dzisiaj mamy takie warunki polityczne, jakie są. Musimy jeszcze trochę poczekać na powołanie nowego rządu, ale oczywiście wspieramy i będziemy kibicować temu, co będzie się działo 4 grudnia.

Szanowni państwo, mam poczucie, że porządek dzienny posiedzenia Komisji został wyczerpany. Bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu, przede wszystkim przedstawicielom strony społecznej. Dziękuję panu ministrowi za obecność. Dziękuję państwu posłom za udział w posiedzeniu.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury i informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo. Dobrego dnia.